



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 8] नई दिल्ली, बुधवार, जनवरी 6, 2016/पौष 16, 1937
 No. 8] NEW DELHI, WEDNESDAY, JANUARY 6, 2016/ PAUSA 16, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 29 दिसम्बर, 2015

संख्या टीएमपी/60/2015-एनएमपीटी.—महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित संशोधित दिशा-निर्देश, 2013, जिसे गजट संख्या 254 के माध्यम से अधिसूचना संख्या टीएमपी/18/2013-विविध दिनांक 30 सितम्बर, 2013 द्वारा अधिसूचित किया गया था, के अंतर्गत सरकारी निजी हिस्सेदारी (पीपीपी) मोड के माध्यम से एनएमपीटी में बल्क कार्गो को उतारने-चढ़ाने के लिए उपकरण उपलब्ध करा कर बर्थ संख्या 12 के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के संबंध में न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है, जैसाकि इसके साथ संलग्न आदेश में विनिर्दिष्ट है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

संख्या टीएमपी/60/2015-एनएमपीटी

न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

आवेदक

आदेश

(नवम्बर 2015 के इस 16वें दिन को पारित)

यह मामला सरकारी निजी हिस्सेदारी (पीपीपी) मोड के माध्यम से एनएमपीटी में बल्क कार्गो उतार-चढ़ाव के लिए उपकरण उपलब्ध कराने के माध्यम से बर्थ संख्या 12 के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के संबंध में न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. इस प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा किए गए प्रमुख निवेदन संक्षिप्त रूप में निम्नानुसार हैं:

- (i). (क). प्रस्तावित परियोजना एनएमपीटी में बल्क कार्गो उतार-चढ़ाव के लिए उपकरण उपलब्ध कराने के माध्यम से बर्थ संख्या 12 के मशीनीकरण के बारे में है। इस परियोजना के लिए आवागमन विश्लेषण और तकनीकी मूल्यांकन के आधार पर संभाव्यता अध्ययन किया गया है। यह प्रस्ताव किया गया है कि बर्थ पर उतारी-चढ़ाई जाने वाली प्रमुख वस्तुओं में कोयला और अन्य कार्गो (उर्वरक, चूना, जिप्सम, डोलोमाइट) होंगी।
- (ख). तथापि, एनएमपीटी में आवागमन वृद्धि के प्रमुख संचालकों में कोयला प्रमुख होगा। कोयला कार्गो की प्राप्ति के प्रारंभिक परियोजना चरणों के दौरान संभावित बोलीदाता को समर्थ बनाने में सहयोग करने के उद्देश्य से और बर्थ 12 की उपलब्ध अतिरिक्त घाट-क्षमता का उपयोग करने के उद्देश्य से, अन्य कार्गो का प्रस्ताव किया गया है। यह विचार किया गया है कि बर्थ पर कुल कार्गो का लगभग 92.5% भाग कोयला होगा और शेष भाग (7.5%) अन्य कार्गो होगा।
- (ग). कोयला उतार-चढ़ाव की मांग प्राथमिक और माध्यमिक समुद्रतट क्षेत्र के विभिन्न विद्युत संयंत्रों से आने की संभावना अधिक है। अन्य कार्गो के लिए आवागमन मुख्य रूप से एनएमपीटी का विपथित आवागमन होगा।
- (घ). बर्थ संख्या 12 की कुल लम्बाई 325मी. है, जोकि इस परियोजना के अंतर्गत उपलब्ध है। एनएमपीटी उपागम जलडमरूमध्य और खाड़ी पर वर्तमान गहराई को (-) 15.4 मी सीडी और (-) 15.1 मी सीडी रखा गया है। खाड़ी क्षेत्र में (-) 15.4 मी सीडी पर चट्टान से टक्कर होने की संभावना व्यक्त की गई है। अतः खाड़ी और डाक्स में गहराई को (-) 15.1 मी सीडी अर्थात टर्निंग सर्कल क्षेत्र में वर्तमान अनुरक्षित गहराई तक सीमित किया जाएगा। आंतरिक पत्तन में गहराई की बाधाओं को देखते हुए, 80,000 डीडब्ल्यूटी तक और इसके समेत पोतों के आकार पर इस परियोजना के लिए विचार किया गया है। इसके अतिरिक्त, बैक-अप क्षेत्र 15 हेक्टेयर है जोकि विकास के लिए उपलब्ध होगा।
- (ङ). चूँकि, इस परियोजना में विभिन्न वस्तुओं अर्थात कोयला और अन्य कार्गो के उतार-चढ़ाव की परिकल्पना की गई है, इसलिए, बहु-उद्देश्यीय बर्थ से संबंधित निर्धारित मानदंडों को अधिक उपयुक्त समझा गया है। तथापि, एनएमपीटी ने मानदण्डों के अलग-अलग दो सेट (एक सेट कोयला उतार-चढ़ाव के लिए कोयला टर्मिनल से संबंधित और अन्य सेट अन्य कार्गो के उतार-चढ़ाव के लिए बहु-उद्देश्यीय बर्थ से संबंधित) अपनाने के लिए प्रस्ताव किया था। इस मानदंड को अपनाते हुए, बहु-उद्देश्यीय बर्थ से संबंधित मानदंडों में निर्धारित इसी कार्गो के लिए उतार-चढ़ाव दर की तुलना में एनएमपीटी कोयला और अन्य कार्गो के लिए बेहतर उतार-चढ़ाव दर हांसिल करेगी। इसके अलावा, स्वचालित सामग्री उतार-चढ़ाव प्रणाली के माध्यम से कोयले के प्रमुख कार्गो का प्रबंध किए जाने का प्रस्ताव किया, इसलिए, यंत्रीकृत कोयला टर्मिनल से संबंधित दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों को अपनाना अधिक उपयुक्त पाया गया है।

(ii). **इष्टतम क्षमता का अनुमान:**

- (क). कार्गो (अधिकांशतः कोयला आयात) टर्मिनल की इष्टतम क्षमता का निर्धारण निर्धारित मानदण्डों के अनुसार, सुविधा के विभिन्न घटकों, जिनका सृजित करना अपेक्षित होगा, उपलब्ध कराए जाने वाले उपकरण और संयंत्र एवं मशीनरी, उत्पादकता के स्तरों और समुपयोजन के स्तरों को ध्यान में रखते हुए किया गया है। किसी आवागमन अनुमान पर कोई ध्यान दिए बिना टर्मिनल की इष्टतम क्षमता के संदर्भ में प्रशुल्क का निर्धारण किया जाएगा।

टर्मिनल की इष्टतम क्षमता को इष्टतम घाट क्षमता और इष्टतम यार्ड क्षमता के निम्न मूल्य के रूप में माना गया है।

(ख). इष्टतम घाट-क्षमता का आकलन:

- (i). कोयला कार्गो लिए, पैनामैक्स आकारों (80,000 डीडब्ल्यूटी तक) तक के पोतों के संबंध में बर्थ पर व्यवस्था की जा सकती है। अन्य कार्गो के लिए, 30,000 डीडब्ल्यूटी तक के पोतों के संबंध में बर्थ पर व्यवस्था की जाएगी।
- (ii). पैनामैक्स पोतों से संबंधित टीएएमपी 2008 दिशा-निर्देशों पर आधारित कोयला टर्मिनलों के लिए 35000 टीपीडी की उतार-चढ़ाव दर पर विचार किया गया है। प्रत्येक 2000 टीपीएच की क्षमता से युक्त दो अनलोडरों का प्रस्ताव किया गया है।
- (iii). अन्य कार्गो के संबंध में व्यवस्था मुक्तया हैंडीमैक्स पोतों द्वारा की जाएगी। अन्य कार्गो से संबंधित मानदंडों के अनुसार, निम्न आकार के पोतों (हैंडीमैक्स)के लिए उतार-चढ़ाव दर 7500 टन/प्रति दिन और 30,000 टन पार्सल आकार से अधिक के पोतों के लिए 10,000 टन/दिन है। तथापि, केवल निम्न आकार के पोतों, जोकि मानदंडों की तुलना में फिर भी बड़े होंगे, को ध्यान में रखते हुए, इस परियोजना में, एनएमपीटी ने 8000 टीपीडी की उतार-चढ़ाव दर पर विचार करने के लिए प्रस्ताव किया है।
- (iv). औसत पोत आकार पर विचार करते हुए, कोयला पोतों की प्रतिशतता का अंश लगभग 75% है और अन्य कार्गो की प्रतिशतता का अंश लगभग 25% है। यह कोयले की तुलना में अन्य कार्गो की उतार-चढ़ाव दर के कम होने के कारण है और अन्य कार्गो की व्यवस्था करने के लिए अधिक समय की जरूरत होगी। इसलिए, क्षमता का आकलन करने के लिए कोयला और अन्य कार्गो की व्यवस्था करने में लगने वाले समय के 75%:25% अनुपात पर विचार किया गया है।

(ग). इष्टतम घाट क्षमता की गणना:

(i). कोयला:

(क). औसत पार्सल आकार:

पोतों के पार्सल आकार और प्रतिशतता का अंश निम्नानुसार है:

पैरामीटर	ड्राई बल्क पोत आकार (डीडब्ल्यूटी)			
	50000	60000	70000	80000
पार्सल आकार, टन	45000	54000	63000	72000
पोत मांग की प्रतिशतता	20%	30%	30%	20%
औसत अनलोडिंग दर - टीपीडी	35000	35000	35000	35000

$$\text{औसत कार्गो क्षमता} = 45000 \times 20\% + 54000 \times 30\% + 63000 \times 30\% + 72000 \times 20\% = 58500 \text{ टन}$$

(ख). अनलोडिंग दर:

जैसाकि वाणिज्यिक कोयला टर्मिनल के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट है, 35,000 टीपीडी के रूप में अनलोडिंग दर पर विचार किया गया है। इसे प्राप्त करने के लिए 2000 टीपीएच के दो अनलोडरों को हांसिल करने के प्रस्ताव की परिकल्पना की गई है।

(ग). बर्थिंग समय:

एनएमपीटी ने बर्थिंग/डि-बर्थिंग के संबंध में 0.125 दिन अर्थात् 3 घंटों के अतिरिक्त समय पर विचार करने का प्रस्ताव किया है। बर्थिंग में अंतरस्थ आगम के लिए पायलट की बोर्डिंग के समय से लेकर उसकी उतराई तक का समय हिसाब में लिया जाता है और डिबर्थिंग में बाह्य गमन के लिए पायलट की बोर्डिंग के समय से लेकर उसके बाह्य एंकरेज पर उतराई का समय हिसाब में लिया जाता है।

(घ). पोत-दिवस आउटपुट:

लोडिंग/अनलोडिंग समय	= औसत पार्सल आकार/अनलोडिंग दर = 58500 / 35000 = 1.671
पोत से माल उतारने-लादने में लगने वाला समय	= लोडिंग/अनलोडिंग समय + बर्थिंग समय = 1.671 + 0.125 = 1.796
शिप दिन आउटपुट	= औसत पार्सल आकार / पोत से माल उतारने-लादने में लगने वाला समय = 58500 / 1.796 = 32565

(ड). इष्टतम घाट क्षमता:

$$\text{इष्टतम घाट क्षमता} = 70\% \times 32565 \times 365 \times 75\% = 6240194 \text{ टीपीए.}$$

(ii). अन्य कार्गो (उर्वरक, चूना, जिप्सम, डोलोमाइट):

(क). औसत पार्सल आकार:

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार पार्सल आकार 27000 टन है।

(ख). अनलोडिंग दर:

8,000 टीपीडी की अनलोडिंग दर पर विचार किया गया है। बहु-उद्देश्यीय कार्गो के लिए मानदंडों के अनुसार, निम्न आकार के पोतों के लिए उतार-चढ़ाव दर 7500 टीपीडी है। इसे प्राप्त करने के लिए, एक चल होपर (30 मी³) और एक पे लोडर (4.5 क्यूमी) का प्रस्ताव किया गया है।

(ग). बर्थिंग समय:

एनएमपीटी ने बर्थिंग/डि-बर्थिंग के संबंध में 0.125 दिन अर्थात् 3 घंटों के अतिरिक्त समय पर विचार करने का प्रस्ताव किया है।

(घ). पोत दिवस आउटपुट:

$$\text{लोडिंग/अनलोडिंग समय} = \text{औसत पार्सल आकार/अनलोडिंग दर} = 27000 / 8000 = 3.375$$

$$\text{पोत टर्नअराउंड समय} = \text{लोडिंग/अनलोडिंग समय} + \text{बर्थिंगसमय} = 3.375 + 0.125 = 3.5$$

$$\text{पोत दिवस आउटपुट} = \text{औसत पार्सल आकार} / \text{पोत से माल उतारने-लादने में लगने वाला समय} = 27000 / 3.5 = 7714.$$

(ड). इष्टतम घाट क्षमता:

$$\text{इष्टतम घाट क्षमता} = 70\% \times 7714 \times 365 \times 25\% = 492750 \text{ टीपीए.}$$

(iii). जैसाकि ऊपर दर्शाया गया है, कोयले के लिए इष्टतम घाट क्षमता 6.24 एमटीपीए होने का अनुमान लगाया गया है और अन्य कार्गो के लिए यह 0.49 एमटीपीए है।

(घ). इष्टतम यार्ड क्षमता का अनुमान:

(i). कुल पूर्तिकर क्षेत्रफल 16.01 हैक्टेयर उपलब्ध है। कोयला और अन्य कार्गो के लिए उपलब्ध पूर्तिकर क्षेत्रफल क्रमशः 15.01 हैक्टेयर और 1 हैक्टेयर है।

(ii). कोयला के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता का आकलन:

(क). प्रत्येक 2000 टीपीएच क्षमता के दो ग्रेब अनलोडरों का प्रयोग करते हुए कोयला अनलोड किया जाता है। अनलोडर से कार्गो को हॉपर पर छोड़ दिया जाता है जो कार्गो को पूरी कन्वेयर प्रणाली डिस्चार्ज कर देता है। हैच चेंज ओवर के दौरान बर्थ के समानांतर पोत अनलोडर के आवागमन के लिए रेल पथों का प्रस्ताव किया गया है। कार्गो को उठाने के लिए संचित भण्डार के लिए क्रमबद्ध ढेर (भारित क्षमता 4000 टीपीएच) की चार यूनिट और रीक्लेमरों की तीन यूनिट का प्रस्ताव किया गया।

(ख). कोयला उपयोक्ताओं के दावेदार/बिखरे ग्राहक आधार को देखते हुए, स्टेकयार्ड (4 स्टेकर, 3 रीक्लेमर) में और अधिक उपकरणों की योजना बनाई गई है ताकि स्टेकिंग और प्राप्ति का कार्य स्वतंत्र रूप से किया जा सके और कार्गो का परिचालन/निकासी का कार्य तेजी से हो सके। इसके अतिरिक्त, उपलब्ध क्षेत्र का आकार ऐसा नहीं है कि लम्बे क्रमबद्ध अम्बार लगाए जा सकें और इसलिए, मध्यम आकार के बहु-संख्यक स्टोक का अम्बार लगाने की आयोजना की गई है। इसी कारण, कुल क्षेत्रफल के 62% का क्षेत्रफल स्टेकिंग के लिए हिसाब लगाया गया है जबकि मानदंड में यह 70% है।

(ग). टर्मिनल क्षमता का अनुमान लगाने से संबंधित दिशा-निर्देशों में 3 टन कोयला/प्रति वर्ग मीटर के मानदंड का उल्लेख बहुत ही पुराना है। उतार-चढ़ाव के लिए यंत्रीकृत कार्गो उतार-चढ़ाव, अंतरण, भण्डारण और निकासी प्रणालियों के साथ प्रस्तावित संस्थापना के लिए, अम्बार की ऊंचाई लगभग 10 मी. की परिकल्पना की गई है। इस अम्बार की ऊंचाई के लिए, 6.44 टन/वर्ग मी. के कोयला भण्डारण के कारक को प्राप्त किया जा सकता है।

(घ). इसी बात को ध्यान में रखते हुए, यद्यपि मानदंड 3 टन/प्रति वर्गमी के लिए उपलब्ध कराए गए हैं, तथापि, कोयले के लिए 6.44 टन/प्रति वर्गमी की भंडारण दर प्राप्त की जा सकती है और इसलिए इस पर इष्टतम यार्ड क्षमता की गणना करने के लिए विचार किया गया है।

(ड). 2008 के दिशा-निर्देशों में 30 दिन के वास समय के आधार पर 12 का प्लॉट टर्नओवर अनुपात विनिर्दिष्ट है। यह बहुत ही पुराना प्रतीत होता है। प्रस्तावित टर्मिनल के लिए कोयला के लिए अनुमानित वास समय 24 दिन होने का अनुमान है। इसी को ध्यान में, कोयले के लिए भू-खण्ड टर्न-ओवर के 15 के अनुपात पर विचार किया गया है।

पैरामीटर	मानदण्ड	कोयला टर्मिनल के लिए प्रस्तावित
ए	पत्तन द्वारा यथा उपलब्ध	150100 वर्गमी
यू	70%	61.55%
क्यू	3 टन/वर्गमी	6.44 टन/वर्गमी
टी	12	15
यार्ड की क्षमता		6248771 टीपीए

(iii). अन्य कार्गो (चूना, जिप्सम, डोलोमाइट) के लिए यार्ड क्षमता की गणना:

(क). अन्य कार्गो (चूना, जिप्सम, डोलोमाइट) के लिए, एक पेलोडर और एक चल होपर का उपयोग अनलोडिंग के लिए किया जाएगा। भण्डारण क्षेत्र में अन्य कार्गो के अंतरण के लिए डम्पर ट्रकों का प्रस्ताव किया गया है। दिशा-निर्देशों में उस मात्रा, जिसे क्षेत्र के प्रति वर्गमी में जमा किया जा सकेगा, के लिए और वर्ष में भू-खण्ड टर्न-ओवर अनुपात का कोई विशिष्ट मानदण्ड उपलब्ध नहीं है। वर्तमान वास समय कम से कम 30 दिन होने की संभावना है। इसी को ध्यान में रखते हुए, अन्य कार्गो के लिए एक वर्ष में शेड टर्न-ओवर अनुपात 12 पर विचार किया गया है। इसके अलावा, इसके स्वरूप के कारण अन्य कार्गो को अधिक ऊंचाई में नहीं रखा जा सकता और इसलिए, क्षेत्र के 3 टन/प्रति वर्गमी के घनत्व को अपनाया गया है।

(ख). अन्य कार्गो (उर्वरक) के लिए, यह परिकल्पना की गई है कि इसका एनएमपीटी/निजी भण्डारण शेड में भंडार किया जाएगा। उर्वरक के लिए भंडारण शेड के विकास के लिए कोई पूँजी लागत उपलब्ध नहीं करायी गई है। इष्टतम यार्ड क्षमता की गणना के लिए, आवागमन अध्ययन के आधार पर उर्वरक के घटक का निर्णय किया गया है। इस संबंध में, 0.27 एमटीपीए की क्षमता की गणना की गई है:

पैरामीटर	अन्य कार्गो के लिए (चूना, जिप्सम, डोलोमाइट)	अन्य के लिए (उर्वरक)
ए	10000 वर्गमी	
यू	70%	
क्यू	3 टन/प्रति वर्गमी	
टी	12	
यार्ड की क्षमता	226800 टीपीए	273200 टीपीए
कुल क्षमता	500000 टीपीए	

(ड). इष्टतम टर्मिनल क्षमता:

2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार, इष्टतम घाट क्षमता और इष्टतम यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य इष्टतम टर्मिनल क्षमता है। पूर्व के खण्ड में की गई गणनाओं के अनुसार, इष्टतम क्षमता का निर्धारण निम्नानुसार किया गया है:

पैरामीटर	कोयला के लिए	अन्य कार्गो के लिए
घाट क्षमता	6240194 टीपीए	492750 टीपीए
यार्ड क्षमता	6248771 टीपीए	500000 टीपीए
इष्टतम क्षमता	6240194 टीपीए	492750 टीपीए

(iii). पूँजी लागत:

यह उल्लेखनीय है कि बर्थ 12 प्रमुख रूप से यंत्रीकृत कोयला उतार-चढ़ाव बर्थ बनी रहेगी और हर समय कोयला ले जाने वाले पोतों को प्राथमिकता प्रदान की जाएगी। इस बात पर ध्यान रखते हुए, अतिरिक्त कार्गो के लिए सामान्य कैपेक्स और ओपेक्स का प्रस्ताव किया गया है। यह परिकल्पना की गई है कि अन्य कार्गो की व्यवस्था उन उपकरणों का इस्तेमाल करते हुए की जाएगी, जो प्रमुख रूप से पट्टे पर हैं।

अतः पूँजी लागत का अनुमान दोनों वस्तुओं – कोयला और अन्य कार्गो के उतार-चढ़ाव के लिए लगाया गया है। इसे तीन श्रेणियों में विभाजित किया गया है, जैसाकि दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट है:

(क). सिविल निर्माण लागत:

(` करोड में)

विवरण	राशि
(क). कोयला	
सिविल कार्य	2.74
संरचनात्मक कार्य	21.03
कंवेयर की सिविल और संरचनात्मक लागत	77.09
नियंत्रण कक्ष / उप-स्टेशन/भवन	3.30
वैगन लोडिंग के लिए विद्यमान रेलवे यार्ड पर अतिरिक्त रेल साइडिंग (1850 मी)	8.33
स्टोकयार्ड सीमा दीवार	3.00
सडक खडंजा	18.52
उपयोग	134.00
(ख). अन्य कार्गो:	
उपयोग	0.00
(ग). योग सिविल लागत (क + ख)	134.00

(ख). कार्गो उतार-चढ़ाव उपकरण लागत:

(` करोड में)

विवरण	राशि
(क). कोयला	
ग्रेब अनलोडर- 2000 टीपीएच – 2 संख्या	90.00
जेट्टी कंवेयर (4000 टीपीएच) – 2 पंक्ति	12.15
कंवेयरों के बीच में आरएलएस तक (11 संख्या)	37.95
स्टाकयार्ड के लिए कंवेयर (4000 टीपीएच) –2 पंक्तियां	40.80
स्टेकर उपकरण (4 संख्या)	48.00
रीक्लेमर उपकरण (3 संख्या)	39.00
द्रुत लोडिंग प्रणाली (आरएलएस)(2000-4000टीपीएच)	30.00
पेलोडर- 4.5 क्यू.मी – 1 संख्या	0.40
ट्रक लोडिंग प्रणाली	3.50
उपयोगिताएं	9.50
उप - योग	311.30
(ख). अन्य कार्गो	
चल हॉपर (30 मी ³) -1 सं.	1.50
पे लोडर- 4.5 क्यू.मी – 1 सं.	0.40
उप - योग	1.90
(ग). कुल उपकरण लागत (क + ख)	313.20

(ग). विविध लागत:

(` करोड में)

विवरण	कैपेक्स (` करोड)
सिविल लागत	134.00

यांत्रिक उपकरण लागत	313.20
कुल लागत	447.20
विविध लागत(@5%)	22.36
कुल पूंजी लागत	469.56

(iv). **प्रचालन लागत:**

(क). 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार किसी कोयला आयात टर्मिनल में वहन की गई प्रचालन लागत को और बहु-उद्देशीय बर्थ के लिए, निम्नलिखित प्रमुख शीर्षों के अंतर्गत श्रेणियां बनाई गई हैं और इष्टतम क्षमता पर प्रचालन के लिए आकलन किया गया है।

(ख). **कोयला उतार-चढ़ाव के लिए प्रचालन लागत का आकलन:**

(` करोड में)

क्र.सं.	विवरण	राशि	यूनिट
(i).	विद्युत लागत		
(क).	खपत प्रति टन	1.4	यूनिट/ टन
(ख).	लागत प्रति यूनिट(केडब्ल्यूएच)	10.4	` / यूनिट
(ग).	इष्टतम क्षमता	6.24	एमटीपीए
(घ).	विद्युत ऊर्जा की लागत	9.09	` करोड
(ii).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क).	सिविल सम्पत्ति (सिविल कार्य पर 1%)	1.34	` करोड
(ख).	यांत्रिक और विद्युत उपकरण अतिरिक्त पुर्जों सहित (उपकरण लागत पर 7%)	21.79	` करोड
(iii).	बीमा लागत		
(क).	बीमा लागत (सकल सावधि सम्पत्ति मूल्य का 1%)	4.68	` करोड
(iv).	मूल्यहास		
(क).	सिविल कार्य @ 3.34%	4.48	` करोड
(ख).	यांत्रिक कार्य @ 10.34%	32.19	` करोड
(ग).	विविध परिसम्पत्तियां @ सिविल घटक पर 3.34% और उपकरण घटक पर 10.34%	1.83	` करोड
(v).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क		
(क).	उपलब्ध भूमि का क्षेत्रफल (वर्गमी में)	15.01	हैक्टेयर
(ख).	लाइसेंस शुल्क प्रति मास	20.39	` प्रतिवर्गमी/ प्रतिमास
(ग).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क	3.67	` करोड
(vi).	बंदरगाह के लिए लाइसेंस शुल्क		
(क).	बंदरगाह का क्षेत्रफल (=325 मी x 25मी)	8125	वर्गमी
(ख).	लाइसेंस शुल्क प्रति मास (भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का 50%)	10.19	` प्रतिवर्गमी/ प्रतिमास
(ग).	पोत कार्गो की प्रतिशतता	75%	
(घ).	बंदरगाह के लिए लाइसेंस शुल्क	0.01	` करोड
(vii).	अन्य व्यय		
			` करोड

(क).	वेतन और अतिरिक्त व्यय के संबंध में अन्य व्यय (सकल सावधि सम्पत्ति पर 5%)	23.38	` करोड
(viii).	कोयला उतार-चढ़ाव के लिए कुल प्रचालन लागत	102.45	` करोड

(ग). अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रचालन लागत का आकलन:

(` करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	राशि	यूनिट
(i).	विद्युत लागत		
(क).	विद्युत की खपत के लिए मानदंड	100	यूनिट /घंटे/क्रेन
(ख).	लागत प्रति यूनिट(केडब्ल्यूएच)	10.4	` / यूनिट
(ग).	कुल अपेक्षित घंटे	4000	घंटे
(घ).	कुल विद्युत प्रभार	0.42	` करोड
(ii).	ईंधन लागत		
(क).	ईंधन की यूनिट लागत	52.59	` / लीटर
(ख).	ईंधन की खपत	10	लीटर/ घंटे
(ग).	ट्रक प्रचालनों का कुल समय	15	घंटे/ दिन
(घ).	ट्रकों की संख्या	20	संख्या
(ङ).	पेलोडर की औसत अनलोडिंग क्षमता	8000	टीपीडी
(च).	कुल ईंधन प्रभार	0.97	` करोड
(iii).	20 ट्रक के लिए ट्रक पट्टा लागत (नोट-1)		
(क).	प्रति ट्रक प्रति दिन पट्टा दर	10000	`/दिन/ट्रक
(ख).	टर्नअराउण्ड समय	3.5	दिन
(ग).	ट्रकों की संख्या	20	संख्या
(घ).	पोत मांग(=इष्टतम क्षमता/पार्सल आकार)	18.25	
(ङ).	15 टन क्षमता के 20 ट्रकों के लिए पट्टा लागत	1.28	` करोड
(vi).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क).	सिविल सम्पत्ति (सिविल कार्यों पर 1%)	0.00	` करोड
(ख).	यांत्रिक और विद्युत उपकरण अतिरिक्त पुर्जों सहित (उपकरण लागत पर 5%)	0.10	` करोड
(vii).	बीमा लागत		
(क).	बीमा लागत (सकल सावधि सम्पत्ति मूल्य का 1%)	0.02	` करोड
(viii).	मूल्यहास		
(क).	सिविल कार्य@ 3.34%	0.00	` करोड
(ix).	यांत्रिक कार्य@ 10.34%	0.20	` करोड
(क).	विविध सम्पत्ति @ सिविल घटक पर 3.34% और उपकरण घटक पर 10.34%	0.01	` करोड
(x).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क		
(क).	उपलब्ध भूमि का क्षेत्रफल (वर्गमी में)	1	हैक्टेयर
(ख).	लाइसेंस शुल्क प्रति मास	20.39	` प्रतिवर्गमी/ प्रतिमास

(क).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क	0.24	‘करोड
(xi).	बंदरगाह के लिए लाइसेंस शुल्क		
(क).	बंदरगाह का क्षेत्रफल (=325 मी x 50मी)	8125	वर्गमी
(ख).	लाइसेंस शुल्क प्रति मास (भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का 50%)	10.19	‘प्रतिवर्गमी/ प्रतिमास
(ग).	पोत कार्गो की प्रतिशतता	25%	
(घ).	बंदरगाह के लिए लाइसेंस शुल्क	0.002	‘करोड
(xii).	अन्य व्यय		
(क).	वेतन और अतिरिक्त व्यय के संबंध में अन्य व्यय (सकल सावधि सम्पत्ति पर 5%)	0.10	‘करोड
(xiii).	इष्टतम क्षमता पर कुल प्रचालन लागत	3.33	‘करोड

नोट-1:

निरन्तर अनलोडिंग के लिए अपेक्षित ट्रकों की संख्या का आकलन निम्नानुसार किया गया है:

विवरण		यूनिट
प्रति दिन कार्गो निकासी की आवश्यकता	8000	टीपीडी
1 ट्रक की वहन क्षमता	15	टन
एक रैक लोड करने में लगने वाला समय	2	मिनट
पारगमन समय (2.5 किमी की लीड दूरी मानते हुए)	28	मिनट
कुल समय	0.5	घंटे
अपेक्षित ट्रकों की संख्या	14	संख्या
ब्रेकडाउन और पीक आवागमन के लिए व्यवस्था	6	संख्या
उपलब्ध कराए जाने वाले ट्रकों की कुल संख्या	20	संख्या
प्रतिदिन कुल ट्रक ट्रीप	534	फेरे/ दिन

(v). नियोजित पूँजी पर प्रतिफल का अनुमान सम्पत्तियों के सकल ब्लाक पर 16% है।

(vi). तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व की आवश्यकता निम्नानुसार है:

(क). अपेक्षित वार्षिक राजस्व: (‘करोड में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
1.	कोयला के लिए	
(i).	आरओसीई @ 16% (‘467.56 करोड* 16%)	74.81
(ii).	प्रचालन लागत	102.45
(iii).	कुल अपेक्षित राजस्व	177.26
2.	अन्य कार्गो के लिए	
(i).	आरओसीई @ 16% (‘2 करोड * 16%)	0.32
(ii).	प्रचालन लागत	3.33
(iii).	कुल अपेक्षित राजस्व	3.65

(ख). अपेक्षित राजस्व का बंटन:

(करोड में)

विवरण	कोयला के लिए		अन्य कार्गो के लिए	
कुल अपेक्षित राजस्व	177.26		3.65	
इनके लिए राजस्व बंटन				
कार्गो उतार-चढ़ाव + विविध प्रभार	175.48	99%	3.47	95%
भंडारण प्रभार	1.77	1%	0.18	5%

(vii). हैंडल की गई कार्गो का प्रशुल्क कैप प्रति टन:

(` में /मीटन /प्रतिदिन अथवा उसका अंश)

क्र.सं.	वस्तु	कोयला के लिए	अन्य कार्गो के लिए
(i).	कार्गो उतार-चढ़ाव और विविध प्रभार के लिए अपेक्षित राजस्व	` 175.48 करोड	` 3.47 करोड
(ii).	कुल क्षमता	6.24 एमटीपीए	0.49 एमटीपीए
(iii).	व्यवस्थित कार्गो का प्रशुल्क कैप प्रति टन	281.22	70.41

(viii). अनुमानित अपेक्षित राजस्व को वहन करने के लिए एनएमपीटी द्वारा यंत्रीकृत निकास प्रणाली के लिए कार्गो उतार-चढ़ाव प्रभारों के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क निम्नानुसार हैं::

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति मीटन में (भारतीय रु.में)	
		विदेशी	तटीय
1	तापीय कोयला	281.22	281.22
2	अन्य कोयला	281.22	168.73
3	अन्य कार्गो (उर्वरक, चूना, जिप्सम, डोलोमाइट)	70.41	42.25

(ix). अनुमानित अपेक्षित राजस्व को वहन करने के लिए एनएमपीटी द्वारा यंत्रीकृत निकास प्रणाली के लिए भंडारण प्रभारों के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क निम्नानुसार हैं:

क्र. सं.	वस्तु	दर प्रति मीटन में (भारतीय रु.में)	
		कोयला	अन्य कार्गो
1	निशुल्क अवधि	25 दिन	5 दिन
2	निशुल्क अवधि समाप्त होने के पश्चात प्रथम पांच दिन	1.06	0.75
3	निशुल्क अवधि समाप्त होने के पश्चात 6वें दिन से 10वें दिन तक	1.59	1.13
4	11वें दिन से आगे	2.12	1.50

(x). निष्पादन मानक:(क). सकल बर्थ आउटपुट:

- (i). यह पैरामीटर कोयले के लिए टर्मिनल (सकल बर्थ आउटपुट) की उत्पादकता से संबंधित है। शुष्क और ब्रेक-बल्क कार्गो के मामले में, टर्मिनल (उतार-चढ़ाव की यंत्रीकरण पद्धति) की क्षमता और पार्सल आकार से सकल बर्थ आउटपुट का निर्धारण होगा। उच्च टर्मिनल क्षमता और बृहत्तर पार्सल आकार से उच्च उत्पादकता का मार्ग प्रशस्त होगा।
- (ii). सकल बर्थ आउटपुट की गणना टर्मिनल में पोत द्वारा व्यतीत किए गए समय से विभक्त एक मास, जो मास में पोतों के कार्य दिवसों की संख्या में व्यक्त की गई हो, के दौरान पोत से हैंडल किए गए कुल कार्गो के रूप में की जाएगी। पोत घंटों से कार्य दिवसों की संख्या निर्धारित करते समय, कुल घंटों में से 5 (पांच) घंटे का समय बर्थ गुंजाइश को घटाया जाएगा।
- (iii). कार्गो की विभिन्न श्रेणियों के लिए सकल बर्थ आउटपुट के लिए मानदण्ड निम्नानुसार हैं:

कार्गो श्रेणियां	मानदण्ड
तापीय कोयला	35,000 ट/दिन
अन्य कोयला	35,000 ट/दिन
अन्य कार्गो (उर्वरक, चूना, जिप्सम, डोलोमाइट)	8,000 ट/दिन

(ख). पारगमन भंडारण व्यतीत समय:

बल्क कार्गो:

निम्नलिखित पद्धति के अनुसार कोयले के लिए प्रतिदिन पल्टन से कार्गो के औसत निपटान द्वारा विभक्त एक मास में कार्गो पोतों से अधिक के औसत पार्सल आकार के आधे के रूप में पारगमन भंडारण वास समय की गणना की जाएगी

प्रतिदिन कार्गो का औसत निपटान (ए) = ओबी + प्राप्त/प्रेषित-सीबी

दिनों की संख्या

ओबी = प्रारंभिक शेष, सीबी = अंतिम शेष

औसत पार्सल आकार(बी) = $\frac{पी1+पी2+.....+पीएनएन}{पीएनएन}$ (पार्सलों की संख्या)

पी1, पी2 ... पीएन एक मास में प्रत्येक पोत के पार्सल आकार हैं

बल्क कार्गो के लिए पारगमन भंडारण समय = $0.5(बी/ए)$

(ग). पारगमन भंडारण वास समय – आयात:

कोयला (स्टेकयार्ड में) पोत के पूरा होने पर 15 दिन

(घ). प्राप्ति/संवितरण प्रचालन के लिए टर्नअराउंड समय:

प्राप्ति/संवितरण प्रचालन के लिए टर्नअराउंड समय एक मास में नियोजित ट्रकों/ट्रेलरों/रेकों की संख्या, जैसा भी मामला हो, द्वारा विभक्त कार्गो की लोडिंग/अनलोडिंग में लगने वाले समय का योग होगा। इसके अलावा, ट्रक/ट्रेलर/रैक अनलोडिंग और लोडिंग दोनों कार्य टर्मिनल में एकल प्रवेश करने के मामले में, आबंटित समय को इन ट्रकों/ट्रेलरों/रेकों के लिए दोगुना कर दिया जाएगा।

- (i). (क). ट्रक (एकल प्रचालन) = 10 मिनट

- (ख). ट्रक (दोगुना प्रचालन) = 20 मिनट
- (ii). (क). रैक (एकल प्रचालन) = 4घंटे
- (ख). रैक (दोगुना प्रचालन) = 8 घंटे

3. एनएमपीटी ने उक्त परियोजना के लिए प्रस्तावित दर मान (एसओआर), निष्पादन मानक और व्यावहार्यता रिपोर्ट भी प्रस्तुत की है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसरण में, एनएमपीटी का दिनांक 3 अगस्त 2015 का प्रस्ताव संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/संभावित बोलीदाताओं (जैसाकि एनएमपीटी द्वारा भेजा गया है) को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। हमें कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से टिप्पणियां प्राप्त हुई हैं। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों द्वारा की गई टिप्पणियों पर एनएमपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 10 सितम्बर 2015 द्वारा अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है।

5. इस मामले में एनएमपीटी परिसर में 31 अगस्त 2015 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव के संबंध में एक संक्षिप्त पॉवर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण प्रस्तुत किया था। संयुक्त सुनवाई में एनएमपीटी और संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/संभावित बोलीदाताओं ने अपने-अपने प्रस्तुतिकरण प्रस्तुत किए।

6.1. संयुक्त सुनवाई में बनी सहमति के अनुसार, हमारे पत्र संख्या दिनांक 2 सितम्बर 2015 द्वारा और 4 सितम्बर 2015 और 8 सितम्बर 2015 के अनुवर्ती अनुस्मारकों द्वारा संयुक्त एनएमपीटी से सुनवाई की कार्यवाही से सामने आए निम्नलिखित मुद्दों पर कार्रवाई करने के लिए अनुरोध किया गया था:

- (i). एनएमपीटी को पहले ही अग्रेषित अदानी पोर्ट्स और स्पेशल इकॉनामिक जोन लि. की टिप्पणियों पर टिप्पणियां प्रस्तुत करें और हमारे 31 अगस्त 2015 की इसी संख्या के पत्र के तहत अग्रेषित चेडीनाड इंटरनेशनल बल्क प्रा. लि. की टिप्पणियों पर टिप्पणियां प्रस्तुत करें।
- (ii). संयुक्त सुनवाई में, कनारा चैम्बर ऑफ कार्मस एंड इंडस्ट्री (केसीसीआई) ने इस प्राधिकरण को एनएमपीटी को भी अपना लिखित अनुरोध प्रस्तुत किया था। एनएमपीटी द्वारा केसीसीआई के लिखित अनुरोध पर शीघ्र टिप्पणियां प्रस्तुत की जानी है।

6.2. उपर्युक्त पैरा 6.1. (i) पर दी गई कार्रवाई के मुद्दे के संदर्भ में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 10 सितम्बर 2015 द्वारा उपयोक्ताओं/संभावित बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

6.3. उपर्युक्त पैरा 6.1. (ii) पर दी गई कार्रवाई के मुद्दे के संदर्भ में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 10 सितम्बर 2015 द्वारा केसीसीआई द्वारा लिखित में किए अनुरोध पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

7.1. एनएमपीटी के दिनांक 03 अगस्त 2015 के प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच करने पर, हमारे पत्र दिनांक 2 सितम्बर 2015 द्वारा प्रस्ताव में पायी गई सूचना के कुछ अभाव/कमियों को देखते हुए अपेक्षित सूचना/संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए एनएमपीटी से अनुरोध किया गया था।

7.2. एनएमपीटी ने दिनांक 10 सितम्बर 2015 की अपनी ईमेल द्वारा हमारे पत्र दिनांक 2 सितम्बर 2015 द्वारा विषयांतर्गत प्रस्ताव पर मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण के संबंध में अपना उत्तर प्रस्तुत किया है और साथ ही एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और एनएमपीटी द्वारा उन पर प्रस्तुत उत्तर के संबंध में सारांश तालिका रूप में नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(1).	विषयांतर्गत प्रस्ताव के अनुमोदन के संबंध में बोर्ड के अनुमोदन की प्रति प्रस्तुत करें।	एनएमपीटी ने उत्तर दे दिया है।
(2).	इष्टतम क्षमता का अनुमान:	
(i).	एनएमपीटीने पैरा संख्या 2.2 में यह उल्लेख किया है कि बर्थ पर व्यवस्थित किए जाने वाले कार्गो का 92.5% कोयला होगा और शेष 7.5% अन्य कार्गो होगा। जबकि 3.8 मद पर इष्टतम क्षमता के अनुमान में, एनएमपीटी ने 75% पर कोयला पोतों के प्रतिशतता भागीदारी और 25% पर अन्य कार्गो की भागीदारी पर विचार किया है। कार्गो भागीदारी में इस अनुपयुक्त मेल के संबंध में कृपया स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें/ठीक करें।	कोयला और अन्य कार्गो आवागमन की भागीदारी टर्मिनल की इष्टतम क्षमता का क्रमशः लगभग 92.5% और 7.5% होने के बावजूद भी, घाट क्षमता आकलन कोयले के लिए 75% और अन्य कार्गो के लिए 25% के आधार पर होता है क्योंकि कोयले की उत्पादकता प्रति दिन (35000 टीपीडी) अन्य कार्गो (8000 टीपीडी) से 4 गुणा से भी अधिक है, और इसलिए, बर्थ पर अन्य कार्गो की उतार-चढ़ाव में कोयले की तुलना में अधिक समय लगेगा। इसलिए, क्षमता का आकलन करने में कोयले और अन्य कार्गो के उतार-चढ़ाव में लगने वाले समय के 75:25 अनुपात पर विचार किया गया है।
(ii).	इष्टतम घाट क्षमता :	
(क).	पत्तन ने इष्टतम घाट क्षमता का मूल्यांकन करते समय कैपाकार पोत की उतार-चढ़ाव पर विचार नहीं किया है। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि निर्धारित किए जाने वाले अग्रिम प्रशुल्क 30 वर्षों की लम्बी अवधि के लिए होते हैं, पत्तन कृपया इस बात की जांच करें कि परियोजना अवधि के दौरान ड्राफ्ट में वृद्धि करने के लिए पत्तन की कोई योजना होने पर भी क्या कैपाकार पोत की उतार-चढ़ाव पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण में विचार करने की आवश्यकता है।	कैपाकार पोतों की व्यवस्था करने के लिए ड्राफ्ट की अपेक्षा 18मी है। बहुत कठोर शिला की उपस्थिति के कारण, (-) 15.4 मी. सीडी की विद्यमान गहराई के बाद वेस्टर्न डोक आर्म में कैपिटल ड्रेजिंग, टर्निंग सर्कल और चैनल तकनीकी और प्रचालनात्मक दृष्टि से सक्षम नहीं होगी। इस कारण, प्रस्तावित बर्थ 12 पर पोत के आकारों को पैनामैक्स के आकार (50,000– 80,000 डीब्ल्यूटी) तक सीमित किया गया है न कि कैपाकार के आकार तक।
(ख).	कोयले के लिए इष्टतम घाट क्षमता का आकलन : (i). 50,000, 60,000, 70,000, 80,000 टन के शुष्क बल्क पोत आकारों के निर्णय पर पहुंचने लिए आधार प्रस्तुत करें।	कोयले की एक्सिम आवागमन के लिए, मानकों की घटी आर्थिकताओं के कारण 50,000 डीब्ल्यूटी से कम के पोतों को नियोजित करना मितव्ययी नहीं होगा। दूसरी ओर, बहुत कठोर शिला की उपस्थिति के कारण, (-) 15.4 मी सीडी की विद्यमान गहराई के बाद वेस्टर्न डोक आर्म में कैपिटल ड्रेजिंग, टर्निंग सर्कल और चैनल तकनीकी और प्रचालनात्मक दृष्टि से सक्षम नहीं होगी। इस कारण, प्रस्तावित बर्थ 12 पर 80,000 डीब्ल्यूटी के बाद के आकारों के पोत को नहीं समाया जा सकता इसलिए 50,000 – 80,000 डीब्ल्यूटी तक के आकारों तक पोत के आकारों को सीमित किया गया है।
	(ii). बर्थिंग/डिबर्थिंग के संबंध में 0.125 दिन अर्थात 3 घंटे के अतिरिक्त समय का औचित्य बताएं।	‘इनवर्ड मूवमेंट के लिए आउटर एंकोरेज पर पायलट बोर्डिंग’ से ‘पायलट उतराई समय’ तक बर्थिंग पर और ‘आउटवर्ड मूवमेंट के लिए पायलट बोर्डिंग समय’ से ‘आउटर एंकोरेज (ओए) पर पायलट उतराई’ तक अनबर्थिंग पर विचार किया गया है। एनएमपीटी में, आंतरिक बंदरगाह में टर्निंग सर्कल पर पोत को टर्न करने में और बर्थ 12 (बर्थ 9 पर खड़े पोत की उपस्थिति में) में बर्थिंग एक जटिल कार्य होगा। इसे देखते हुए, बर्थिंग और अनबर्थिंग के संबंध में 0.125 दिन अर्थात 3 घंटे के अतिरिक्त समय पर विचार किया गया है।

	<p>(iii). एक अनलोडिंग टर्मिनल के लिए कोयले के उतार-चढ़ाव के लिए 35000 टन प्रति दिन पर पेनाम्क्स पोत के लिए पोत दिवस आउटपुट निर्धारित करने से संबंधित दिशा-निर्देश। इसके विपरीत, एनएमपीटी ने इष्टतम घाट क्षमता के आकलन में बर्थिंग/अनबर्थिंग के प्रभाव को दर्शाते हुए 32565 टन प्रति दिन के पोत दिवस आउटपुट पर भी विचार किया है। एनएमपीटी द्वारा उतार-चढ़ाव से संबंधित मानदंडों के डाउनस्केलिंग के संबंध में अपनाया गया दृष्टिकोण और इष्टतम घाट क्षमता निर्धारित करने के लिए निर्धारित सूत्र 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं हैं। इसलिए एनएमपीटी प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2008 में निर्धारित मानकों के अनुरूप इष्टतम क्षमता का पुनः मूल्यांकन करे।</p>	<p>एनएमपीटी ने टीएमपी दिशा-निर्देशों के अनुसार, 35000 टीपीडी की उतार-चढ़ाव दर पर विचार किया है; तथापि, दिशा-निर्देशों में बर्थिंग और अनबर्थिंग के संबंध में किसी मानदंड का कोई प्रावधान नहीं है। एनएमपीटी पर उपलब्ध विगत आंकड़ों के आधार पर इस मामले में, पोत दिवस आउटपुट की गणना करते समय बर्थिंग और अनबर्थिंग समय के रूप में 3 घंटों के अतिरिक्त समय पर विचार किया है। टीएमपी द्वारा पारित अन्य प्रशुल्क आदेश का भी संदर्भ लिया गया है (अर्थात् कोलकाता पत्तन न्यास के आउटर टर्मिनल-1 पर रीवराइन बहु-उद्देश्यीय जेट्टी, बर्थिंग/डीबर्थिंग, क्लीयरेंस आदि को कवर करने के लिए सेवा समय के संबंध में 6 घंटों के अतिरिक्त समय पर विचार किया गया था और टीएमपी आदेश संख्या टीएमपी/74/2012सीओपीटी दिनांक 15 फरवरी, 2013 जिसमें बर्थिंग/डीबर्थिंग समय के रूप में 3 घंटे का विचार किया गया है) इस कारण, इस अतिरिक्त समय पर विचार करने के कारण, पोत दिवस आउटपुट को घटाकर 32565 टीपीडी किया गया है।</p>
(ग).	<p>अन्य कार्गो के लिए इष्टतम घाट क्षमता का आकलन :</p> <p>(i). चूना, कोयला, खनिज पदार्थ आदि की उतार-चढ़ाव के लिए बहु-उद्देश्यीय कार्गो बर्थ के लिए निर्धारित पोत दिवस आउटपुट 10,000 टन/प्रति दिन है न कि 7,500 टन/प्रति दिन है जैसाकि एनएमपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है जो कि 30,000 टन से कम के पार्सल आकार के खाद्यान्नों/उर्वरकों की उतार-चढ़ाव के लिए है।</p>	<p>ध्यान में रखा गया है।</p>
	<p>(ii). बहु-उद्देश्यीय बर्थ के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंड प्रत्येक 20 टन क्षमता के 3 ईएलएल के नियोजन के लिए है। इसके विपरीत, एनएमपीटी के प्रस्ताव में अन्य कार्गो की अनलोडिंग के लिए एक चल होपर और एक पे लोडर के नियोजन की परिकल्पना की गई है। एनएमपीटी को इस बात की पुष्टि करनी है कि इस परियोजना में 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित ईएलएल के लिए 10,000 टन/प्रति दिन हैंडल की जाने वाली अन्य कार्गो की उतार-चढ़ाव पे लोडर/होपर द्वारा व्यवस्थित किए जाने वाले कार्गो के लिए समान रूप से लागू है। यदि नहीं तो एनएमपीटी इसका आधार प्रस्तुत करे/किसी अन्य महा पत्तन न्यासों अथवा इसके स्वामित्व वाले पोत पर इसी प्रकार की सुविधा के आधार पर अपनायी गई 8,000 टन की उतार-चढ़ाव दर के लिए औचित्य बताएं।</p>	<p>बहु-उद्देश्यीय बर्थ से संबंधित दिशा-निर्देशों के अनुसार, बर्थ पर यंत्रीकृत कोयला अनलोडिंग प्रणाली की उपस्थिति में, तकनीकी दृष्टि से यह 3 ईएलएल नियोजित करना संभव नहीं है। इसके अलावा, प्रस्तावित अनलोडिंग यंत्रीकरण के माध्यम से उतार-चढ़ाव की तकनीकी संभाव्यता को ध्यान में रखते हुए कार्गो मिक्स का चयन किया गया है। चल होपर और पे लोडर का प्रस्ताव अन्य कार्गो की लैंडसाइड मूवमेंट और निकासी के लिए किया जाता है। इस प्रकार, यह पुष्टी हो जाती है कि प्रस्तावित व्यवस्था के अंतर्गत 8000 टीपीडी की उतार-चढ़ाव दर प्राप्त करने में आपरेटर समर्थ होगा।</p>
	<p>(iii). 8,000 टन/ प्रति दिन पर पोत दिवस आउटपुट पर विचार करने से संबंधित एनएमपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण और फिर बर्थिंग/अनबर्थिंग समय के प्रभाव को दर्शाते हुए इसे घटाकर 7,714 टन/ प्रति दिन करना 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों/सूत्र के अनुरूप नहीं</p>	<p>एनएमपीटी ने चूना, कोयला, खनिज पदार्थ और उर्वरक से संबंधित 2008 के टीएमपी दिशा-निर्देशों में उपलब्ध 10000 के प्रति औसत 8000 टीपीडी की उतार-चढ़ाव दर पर विचार किया है। चूँकि, उर्वरक और चूना, जिप्सम, डोलोमीटिज इस बर्थ में हैंडल किए जाने का प्रस्ताव किया</p>

	<p>है। इसलिए, एनएमपीटी अन्य कार्गो की इष्टतम क्षमता का पुनर्मूल्यांकन करे।</p>	<p>गया है और पोत (30000 डीडब्ल्यूटी से कम) के आकार पर विचार करते हुए अधिकतम 8000 टीपीडी को उतार-चढ़ाव दर के रूप में प्राप्त किया जा सकता है। तथापि, दिशा-निर्देशों में बर्थिंग और अन-बर्थिंग के लिए कोई मानदण्ड नहीं दिए गए हैं। इस मामले में, एनएमपीटी में उपलब्ध गत आंकड़ों के आधार पर, पोत ने पोत दिवस आउटपुट का आकलन करते समय बर्थिंग और अनबर्थिंग के रूप में 3 घंटे की अतिरिक्त समय पर विचार किया है। टीएमपी द्वारा पारित अन्य प्रशुल्क आदेश का भी संदर्भ लिया गया है (अर्थात् कोलकाता पत्तन न्यास के आउटर टर्मिनल-1 पर रीवराइन बहु-उद्देशीय जेटी, बर्थिंग/डीबर्थिंग, क्लीयरेंस आदि को कवर करने के लिए सेवा समय के संबंध में 6 घंटों का अतिरिक्त समय पर विचार किया गया था और टीएमपी आदेश संख्या टीएमपी/74/2012सीओपीटी दिनांक 15 फरवरी 2013 जिसमें बर्थिंग/डीबर्थिंग समय के रूप में 3 घंटे का विचार किया गया है)। इस अतिरिक्त समय पर विचार करने के कारण, पोत दिवस आउटपुट को घटाकर 7714 टीपीडी किया गया है।</p>
	<p>(iv). 27,000 टन के अन्य कार्गो के पोत के औसत पार्सल आकार के निर्णय पर पहुंचने के लिए आधार प्रस्तुत करें।</p>	<p>सामान्यतया, शुष्क बल्क पोतों के लिए पोत वहन क्षमता पोत का 0.9 गुणा डीडब्ल्यूटी होता है। 30,000 डीडब्ल्यूटी के पोत आकार पर विचार करते हुए, वहन क्षमता का आकलन 27000 टन (0.9 x 30000) लगाया गया है। इसके अलावा, इन आकारों के पोत सामान्यतया कम दूरी के लिए नियोजित किए जाते हैं और बहुसंख्यक पत्तनों पर नहीं बुलाया जाता है। इस प्रकार, पार्सल आकार को पोत की वहन क्षमता के बराबर करने पर विचार किया जा सकता है (इस प्रकार के छोटे आकार के पोत के लिए)।</p>
	<p>(v). इस बात की पुष्टि करें कि एनएमपीटी द्वारा अपनायी गई अनलोडिंग दर अन्य कार्गो अर्थात् उर्वरक, चूना, जिप्सम, डोलोमाइट की सभी मर्दों के लिए इन कार्गो मर्दों की उतार-चढ़ाव के संबंध में एक समान है।</p>	<p>औसत उतार-चढ़ाव दर 8000 टन प्रति दिन होगी।</p>
(iii).	<p>इष्टतम यार्ड क्षमता:</p>	
(क).	<p>कोयले के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता की गणना:</p> <p>(i). कोयला टर्मिनल के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता का मूल्यांकन करने से संबंधित मानदंडों के अनुसार, कोयले को रखने के लिए प्रयोग में लाए जाने कुल क्षेत्र का 70% मानदंड है। जबकि, एनएमपीटी ने यह उल्लेख करते हुए कि क्षेत्र का आकार ऐसा है कि लम्बे अम्बार नहीं लगाए जा सकते, अम्बार के लिए कुल क्षेत्र के केवल 62% पर ही विचार किया है। प्रस्ताव में संलग्न की गई ड्राइंगों से पता चलता है कि स्टेकिंग क्षेत्र वर्गाकार है और विषम आकार में नहीं है। अतः 70% के मानदण्ड पर विचार न करने के कारणों को अभी तक स्पष्ट नहीं किया गया है। एनएमपीटी को 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित 70% अम्बार क्षेत्र के मानदंड पर विचार करना चाहिए जिसका कि सभी महा पत्तन न्यासों में सामान रूप से पालन किया जाता है।</p>	<p>यह ठीक-ठीक क्षेत्र के चौकोर आकार के स्वरूप का है जिसके लिए अधिक लंबाई (500 – 600 मी) के कम भण्डार बनाने की अपेक्षा कम लंबाई (300 – 330 मी) के कई भण्डार बनाए जा सकते हैं। इस के कारण, उपकरणों और कन्वेयर के लिए परिचालन क्षेत्र उपलब्ध कराने के लिए उपयोगी क्षेत्र को गंवा दिया गया है जो अन्यथा कोयले कीस्टैकिंग के लिए इस्तेमाल किया जाता। बर्थ 12 के पीछे उपलब्ध स्वरूप और आकार के क्षेत्र पर विचार करते हुए नीचे से ऊपर के आधार पर स्टेकयार्ड की आयोजना की गई है और इसलिए, इसे 2008 के दिशा-निर्देशों के 70% के मानदंडों के अनुरूप संशोधित नहीं किया जा सकता।</p>

	(ii). (क). कोयले के भंडारण के लिए 6.44 टन/प्रति वर्ग मी के स्टेकिंग पैरामीटर और लगभग 10 मीटर की स्टेक की ऊंचाई से इसे सम्बद्ध करने पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	6 भण्डार हैं। प्रत्येक की लम्बाई 330 मी और ऊंचाई 10 मी है। इन 6 भंडारों में से 4 की चौड़ाई 50 मी है और 2 की चौड़ाई 40 मी है। अतः भंडारों का कुल आधार क्षेत्रफल 92400 वर्ग मी (4x50x330 + 2x40x330) आंका गया है। रीपोज के कोण और बल्क घनत्व पर क्रमशः 37 अंश और 0.9 t / मी ³ के रूप में विचार किया गया है। अतः स्टैकपाइल्स का वाल्यूम का अंकन 209415.04 मी ³ किया गया है और कुल कोयला भंडार का अंकन 595121 टन है। इस प्रकार, क्षेत्रफल के प्रति वर्ग मी में भंडार की जाने वाली मात्रा 6.44 टन/प्रति वर्ग मी (595121 / 92400) है।
	(ख). इस बात की सावधानीपूर्वक फिर से जांच की जाए कि क्या 6.44 टन/प्रति वर्गमी प्रस्तावित भंडार ऊंचाई प्राप्त करने योग्य है।	कोयले के लिए रीपोज के कोण, दी गई आधार चौड़ाई और प्रस्तावित स्टेकर और रीक्लेमर उपकरणों की विशिष्टियों को देखते हुए इस बात की पुष्टि की जाती है कि 10 मी की प्रस्तावित स्टेक ऊंचाई प्राप्त की जा सकती है।
	(iii). कोयला टर्मिनल के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित टर्नओवर 12 है और निर्बाध अवधि मानदण्ड 25 दिन हैं। एनएमपीटी ने कोयले के लिए 25 दिन अबाध रखने का और टर्नओवर पैरामीटर को 15 पर रखने का प्रस्ताव किया है और उल्लेख किया है कि कार्गो का औसत वास समय 24 दिन होने का अनुमान है। अप्रत्यक्ष रूप से इसका तात्पर्य है कि 25 दिनों की अवधि के भीतर स्टेकिंग क्षेत्र से पूरा कोयला कार्गो हटा लिया जाएगा। उपर्युक्त टिप्पणी को देखते हुए, एनएमपीटी इष्टतम यार्ड क्षमता आकलन में विचार की गई टर्नओवर पैरामीटर की फिर से जांच करे और किए गए प्रस्ताव की पुष्टि करे।	एनएमपीटी का यह विचार है कि विद्यमान बाजार दशाओं की तुलना में कोयला टर्मिनल के लिए टीएमपी के दिशा-निर्देश 2008 में निर्धारित टर्नओवर अनुपात कम है। अन्य प्रशुल्क आदेश (मामला संख्या टीएमपी/23/2008-एमओपीटी दिनांक 7 फरवरी, 2008 और मामला संख्या टीएमपी/74/2012-सीओपीटी दिनांक 15 फरवरी, 2013) का संदर्भ दिया गया है, जिसमें टीएमपी ने क्रमशः 20 और 15 के रूप में टर्नओवर अनुपात की अनुमति प्रदान की है। चूंकि इस परियोजना, जिसमें कार्गो की निकासी रेल के माध्यम से की जा रही है, में पूर्ण यंत्रीकृत प्रणाली पर विचार किया जाता है, इसलिए इसमें निश्चित रूप से वास समय में कमी आएगी। उपर्युक्त पर विचार करते हुए, एनएमपीटी ने टीएमपी दिशा-निर्देश 2008 में यथा निर्धारित 12 के प्रति 15 का टर्नओवर अनुपात का प्रस्ताव किया है।
(ख).	अन्य कार्गो के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता का आकलन : (i). बहु-उद्देशीय कार्गो के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2008 में इष्टतम यार्ड क्षमता के आकलन की परिकल्पना नहीं की गई है। अतः कृपया कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानदण्डों को अपनाते हुए अन्य कार्गो की इष्टतम यार्ड क्षमता का मूल्यांकन करने के कारण प्रस्तुत करें।	एनएमपीटी ने अन्य कार्गो (चूना, डोलोमाइट, जिप्सम) के भण्डारण के लिए 1 हैक्टे. क्षेत्रफल भूमि सुरक्षित रखी है। इस संबंध में, अन्य कार्गो (चूना, डोलोमाइट, जिप्सम) के भण्डारण के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता का मूल्यांकन करना अपेक्षित था। चूंकि, 2008 के दिशा-निर्देशों में इसके मूल्यांकन के लिए कोई मानदण्ड निर्धारित नहीं हैं, इसलिए, एनएमपीटी ने कोयला टर्मिनल के मानदंड अपनाने के लिए प्रस्ताव किया है।
	(ii). इस बात की पुष्टि करें कि कार्गो की प्रत्येक मद के घनत्व को ध्यान में रखते हुए, यार्ड क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए अपनाए गए पैरामीटर (स्टेकिंग और टर्नओवर) अन्य कार्गो अर्थात् चूना, जिप्सम और डोलोमाइट की विभिन्न मदों के लिए समान रूप से लागू होते हैं	पुष्टि की जाती है।
	(iii). (क). चूंकि, एनएमपीटी ने यह उल्लेख किया है कि	जैसाकि परियोजना में परिकल्पना की गई है, उर्वरक का

	उर्वरक कार्गो का भण्डार एनएमपीटी अथवा निजी शेड में किया जाएगा, इसलिए, यार्ड क्षमता आकलन में उर्वरक कार्गो के भण्डारण के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता के रूप में 273200 टन पर विचार करने के कारण प्रस्तुत करें। एनएमपीटी इसकी पुनः जांच करें और आवश्यक संशोधन करें।	एनएमपीटी के शेडों/निजी शेडों में भण्डार किया जाएगा। आकलन करके यार्ड क्षमता का निर्धारण करना संभव नहीं है। इष्टतम यार्ड क्षमता का आकलन करने के लिए, उर्वरक के घटक के संबंध में निर्णय गत अनुभव और पत्तन में उपलब्ध आंकड़ों के आधार पर किया गया है। वर्तमान परिदृश्य में, इष्टतम घाट क्षमता इष्टतम यार्ड क्षमता से कम है और आगे की गई गणनाओं के लिए इस पर ही विचार किया गया है।
	(ख). उर्वरक कार्गो के लिए यार्ड क्षमता के निर्णय के संबंध में निर्णय का आकलन प्रस्तुत करें।	आकलन करके यार्ड क्षमता का निर्धारण करना संभव नहीं है। उर्वरक के घटक के संबंध में निर्णय गत अनुभव और पत्तन में उपलब्ध आंकड़ों के आधार पर किया गया है।
3.	पूँजी लागत का अनुमान:	
(i).	कोयला के लिए पूँजी लागत:	
(क).	दिशा-निर्देशों में कोयला अनलोडिंग टर्मिनल के लिए सिविल कार्यों की सूची निर्धारित है। एनएमपीटी द्वारा अनुमानित सिविल निर्माण लागत में दिशा-निर्देशों में सूची में दिए अंतरण मीनार, मार्शलिंग यार्ड, जल आपूर्ति और अपवहन प्रणाली, बर्थ एप्रोन और एप्रोच की पूँजी लागत शामिल नहीं है। दिशा-निर्देशों में निर्धारित मदों की नियामक सूची में दी गई पूँजी लागत की इन मदों पर विचार न करने के कारणों को स्पष्ट करें।	अंतरण मीनारों से संबंधित लागत को कैपेक्स (देखें जंकशन हाऊसिस आदि से संबंधित सिविल एवं संरचनात्मक लागत) में शामिल किया गया है। अतिरिक्त रेल लाइन बिछाने से संबंधित लागत को भी एक अलग लाइन मद के रूप में कैपेक्स में शामिल किया गया है। जल आपूर्ति और अपवहन से संबंधित लागत को उपयोगिताओं (देखें अध्याय 11, डीपीआर) में शामिल किया गया है। बर्थ एप्रोन से संबंधित लागत को इसमें शामिल नहीं किया गया है, क्योंकि बर्थ और एप्रोच का निर्माण बीओटी ऑपरेटर के कार्यक्षेत्र में नहीं आता है। बर्थ एप्रोन का निर्माण कार्य एनएमपीटी द्वारा कराए जा रहे निर्माण के अधीन है और इस संबंध में कैपेक्स अग्रिम प्रशुल्क आकलन के प्रयोजन से बीओटी कैपेक्स का कोई भाग नहीं हो सकता।
(ख).	दिशा-निर्देशों में निर्धारित कोयले के उतार-चढ़ाव उपकरण की सूची में 2 रिक्लेमर, 2 स्टेकर, 3 पे लोडर और अन्य उपकरणों में डोजर और इलैक्ट्रीकल पॉवर तथा कंट्रोल स्विच गियर शामिल हैं। उक्त नियामक सूची के प्रति, एनएमपीटी के प्रस्ताव में 4 स्टेकरों, 3 रिक्लेमरों, 1 पे लोडर की परिकल्पना की गई है। इसके अलावा, पूँजी लागत के अनुमानों में नियामक सूची में यथा निर्धारित 2 क्रेनों, इलैक्ट्रीकल पॉवर तथा कंट्रोल स्विच गियर, कार्यशाला उपकरण शामिल नहीं हैं। पत्तन कृपया प्रत्येक उपकरण के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों से हटने के कारण बताए।	बर्थ 12 के पीछे उपलब्ध क्षेत्र के वर्गाकार होने के कारण स्टॉकपाइल्स की बड़ी (लेकिन लम्बाई में छोटी) संख्या के कारण स्टेकरों और रिक्लेमरों की संख्या काफी ज्यादा है। इलैक्ट्रीकल पॉवर तथा कंट्रोल स्विच गियर, कार्यशाला उपकरण आदि के संबंध में लागत को उपयोगिताओं (देखें अध्याय 11, और अध्याय 14 डीपीआर) में शामिल किया गया है।
(ii).	अन्य कार्गो के लिए पूँजी लागत:	
(क).	दिशा-निर्देशों में बहु-उद्देश्यीय बर्थ के लिए उपकरण की सूची निर्धारित है जिसमें लेवल लफिंग व्हार्फ क्रेन, फोर्क लिफ्ट ट्रक, पे लोडर, विद्युत एवं प्रकाश व्यवस्था शामिल है। हालांकि, एनएमपीटी द्वारा विचारित कार्गो उतार-चढ़ाव उपकरणों में केवल एक पे लोडर और एक होपर शामिल	एतद्वारा, इस बात की पुष्टि की जाती है कि दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट उपकरण कीनियामक सूची की अन्य कार्गो के उतार-चढ़ाव के लिए परिकल्पना नहीं की जाती। यंत्रिकृत कोयला अनलोडिंग की प्रस्तावित अवसंरचना का उपयोग अन्य कार्गो की अनलोडिंग के लिए भी किया जाएगा। इन्हें चल होपर

	है। पत्तन कृपया इस बात की पुष्टि करे कि पत्तन द्वारा दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट उपकरण कीनियामक सूची की परिकल्पना नहीं की गई है और मानदंडों से हटने के कारण भी प्रस्तुत करें। इस बात की पुष्टि करें कि प्रस्तावित उपकरण “अन्य कार्गो” की व्यवस्था करने के लिए पर्याप्त हैं।	से अनलोड किया जाएगा और भण्डारण क्षेत्र में ले जाया जाएगा और तत्पश्चात, लगातार ट्रकों के आवागमन के माध्यम से निकासी की जाएगी। अतः परिकल्पित अन्य कार्गो की व्यवस्था करने के लिए प्रस्तावित उपकरण पर्याप्त हैं।
(ख).	कृपया पे लोडर की क्षमता का उल्लेख करें (टन में).	पे लोडर की क्षमता 10 टन होगी।
(iii).	(क). पत्तन ने सिविल लागत के अनुमान में अपनायी गई यूनिट दर के लिए कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया है। परियोजना रिपोर्ट में अनुमानों को सिद्ध करने के लिए कोई दस्तावेज नहीं हैं। एनएमपीटी सिविल मर्दों और उपकरणों की लागत के अनुमान का औचित्य बताने के लिए सहायक दस्तावेज/आकलन/दर विश्लेषण/विश्लेषण/ बजटीय दरें/बाजार दर की प्रति प्रस्तुत करें।	पूँजी लागत का आकलन टीसीई के संचित इंजीनियरी विशेषज्ञता और आंतरिक लागत आंकड़ा आधार पर किया गया है जिसे सतत रूप से अद्यतन किया जाता है ताकि सिविल और उपकरण लागतों के वर्तमान बाजार स्तर परिलक्षित हो सके। ब्लाक लागत, डीपीआर चरण पर उपयुक्त, का निर्णय विभिन्न महा और गैर-महा पत्तनों पर टीसीई और अन्य इंजीनियरी परामर्शदाताओं द्वारा इसी प्रकार के गत अनुभवों के आधार पर किया गया है।
	(ख). इस बात की पुष्टि करें कि एनएमपीटी द्वारा पूँजी लागत अनुमान में वर्तमान बाजार की स्थिति परिलक्षित होती है।	पुष्टि की जाती है। पूँजी लागतों का अनुमान 01 अप्रैल 2015 की स्थिति के अनुसार लगाया गया है।
4.	प्रचालन लागत:	
(i).	यह देखा गया है कि संपूर्ण सिविल लागत और संबंधित प्रचालन लागत और प्रतिफल कोयला उतार-चढ़ाव के अनुपात में है। एनएमपीटी कृपया यह स्पष्ट करे कि अन्य कार्गो के उतार-चढ़ाव के लिए कोई भी सिविल कार्य उपयुक्त नहीं है। यदि, उपयुक्त है तो एनएमपीटी सिविल कार्यों के कैपेक्स, ओपेक्स और आरओसी का बंटन “अन्य कार्गो” को करे। कृपया इस संबंध में विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत करें।	पूँजी लागत के किसी सिविल घटक की अन्य कार्गो के लिए परिकल्पना नहीं की गई है। केवल यंत्रीकरण उपकरणों का प्रस्ताव किया गया है जिनका अन्य कार्गो के लिए उतार-चढ़ाव प्रभारों की गणना करने के लिए उपयोग किया गया है।
(ii).	कोयला उतार-चढ़ाव के लिए प्रचालन लागत:	
(क).	विद्युत लागत: एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत मंगलौर इलैक्ट्रीसिटी सप्लायी कंपनी लि. के बिजली के बिल की दो प्रतियों के अनुसार, मई 2015 के मास के लिए बिजली की यूनिट दर 5.82/7.27 प्रति यूनिट आयी है जबकि एनएमपीटी द्वारा 10.4 की यूनिट दर पर विचार किया गया है। गत 3 महीनों के बिजली के बिलों की प्रति द्वारा 10.4 की यूनिट दर की पुष्टि करें।	मंगलौर इलैक्ट्रीसिटी सप्लायी कंपनी लि. के प्रशुल्क दरों के अनुसार श्रेणी एचटी-2(ख) के अंतर्गत एनएमपी में प्रशुल्क प्रभारित होता है। रु 190/प्रति केवीए/प्रति मास के मांग प्रभार के साथ-साथ रु 7.65/ प्रति यूनिट की दर से ऊर्जा प्रभार प्रभारित किए जा रहे हैं। इसके अलावा, खपत प्रभारों पर भी 6% के कर प्रभारित किए जा रहे हैं। उपर्युक्त पर विचार करते हुए, एनएमपीटी ने कुल ऊर्जा खपत की तुलना में कुल बिल राशि के आधार पर प्रति यूनिट कुल विद्युत प्रशुल्क का आकलन किया है। रु 10.4/प्रति यूनिट का आकलन कुल बिल राशि (रु 5452200) को कुल खपत (524100 यूनिट) से विभक्त करके मई 2015 के मास के लिए ऊर्जा बिल से किया गया है।
(ख).	एनएमपीटी ने परिचालन लागत अर्थात् मरम्मत और अनुरक्षण और मूल्यहास का आकलन करते समय 5% की विविध लागत पर विचार नहीं किया है। एनएमपीटी उपर्युक्त टिप्पणी को देखते हुए इन लागत मर्दों के संबंध में पुनः	संशोधित प्रस्ताव में विचार किया गया है।

	आकलन करे।	
(ग).	मूल्यहास: एनएमपीटी कंपनी अधिनियम, 2013 के अंतर्गत प्रयोजनीय मूल्यहास दर के अनुसार सिविल निर्माण कार्य और यांत्रिकी कार्य के लिए मूल्यहास को संशोधित करे।	संशोधित प्रस्ताव में संशोधित किया गया है।
(घ).	लाइसेंस शुल्क: एनएमपीटी पर इसके एसओआर के अनुसार कोयला टर्मिनल और अन्य कार्गो के लिए एनएमपीटी द्वारा भूमि के लिए '20.39 प्रति वर्गमी/प्रति मास और बंदरगाह के लिए '10.19 प्रति वर्गमी/प्रति मास पर अपनायी गई लाइसेंस शुल्क की पुष्टि करें। किया गया आकलन प्रस्तुत करें ताकि यह पता लग सके कि एनएमपीटी के एसओआर से अपनाए गए आधार दर में वार्षिक वृद्धि को अपनाते हुए किस प्रकार भूमि और बंदरगाह के लिए '20.39 और 10.19 प्रति वर्गमी/प्रति मास के लाइसेंस शुल्क का निर्णय किया गया है।	एनएमपीटी के लिए दर मान के अनुसार (मामला सं. टीएमपी/60/2012-एनएमपीटी दिनांक 20 मई, 2014), पानामबर गांव में खुले क्षेत्र के लिए पट्टा किराया 20 फरवरी, 2012 को रुपए1921.22 प्रति 100 वर्गमी/प्रति मास की दर से निर्धारित किया गया है। इस आंकड़े में 3 वर्षों के लिए 2% की दर से वृद्धि करके रुपए 20.39 प्रति वर्गमी/प्रति मास का मूल्य प्राप्त किया गया था। इसका आकलन इस प्रकार है: $= \frac{1921.22}{100} \times (1 + 2\%)^3 = 20.39$ बंदरगाह के लिए, पट्टा किराया भूमि पट्टा किराए का 50% होगा अर्थात् रुपए10.19 प्रति वर्गमी/प्रति मास। प्रस्ताव में, बंदरगाह प्रभारों का आकलन बंदरगाह क्षेत्रफल (325मी x 25मी) के आधार पर किया गया है। तथापि, क्षेत्रफल का आकलन (325मी x 50मी) के रूप में किया जाना चाहिए और इसके प्रति प्रभारों को संशोधित प्रस्ताव में संशोधित किया गया है।
(iii).	अन्य कार्गो उतार-चढ़ाव के लिए प्रचालन लागत:	
(क).	विद्युत लागत: 100 यूनिट/प्रति क्रेन पर 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंड इलैक्ट्रीकल लेवल लफिंग (ईएलएल) क्रेन के लिए हैं। जबकि एनएमपीटी ने ईएलएल पर कोई विचार नहीं किया है, एनएमपीटी ने अन्य कार्गो के अनलोडिंग के लिए चल होपर के प्रयोग का प्रस्ताव किया है। अतः विनियोजन के लिए प्रस्तावित उपकरणों के संबंध में विद्युत खपत को संशोधित करना होगा। इस बात की भी पुष्टि करें कि चल होपर विद्युत चालित है न कि ईंधन चालित। इस उपकरण के लिए अपनायी जाने वाली ईंधन/विद्युत खपत का प्रशुल्क निर्धारण के संबंध में किसी अन्य महा पत्तन में इसी प्रकार के उपकरण, विचार की गई तकनीकी विशिष्टियाँ अथवा खपत के आधार पर औचित्य सिद्ध किया जाना चाहिए।	अन्य कार्गो की अनलोडिंग यंत्रिकृत कोयला अनलोडिंग उपकरणों द्वारा किए जाने का प्रस्ताव किया गया है और इसलिए, विद्युत की खपत तो होगी ही। इलैक्ट्रीकल लेवल लफिंग क्रेनों की तुलना में ग्रेब टाइप कोयला अनलोडरों के लिए विद्युत की अपेक्षाएं काफी अधिक होगी। (देखें खण्ड 16.4, डीपीआर जहां 500 यूनिट / प्रति घंटे के रूप में कुल विद्युत अपेक्षाओं पर विचार किया गया है) चल होपर की विद्युत आवश्यकता को 500 यूनिट / प्रति घंटे की कुल विद्युत आवश्यकताओं में शामिल किया गया है।
(ख).	ईंधन लागत: (i). 2008 के दिशा-निर्देशों में 10 टन पेलोडर के लिए 10 लीटर/प्रति घंटे के संबंध में मानदण्ड निर्धारित हैं। प्रस्ताव से यह स्पष्ट नहीं है कि क्या एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित पेलोडर 10 टन का है। कृपया स्थिति स्पष्ट करें। यदि प्रस्तावित पेलोडर की क्षमता 10 टन नहीं है तो अपनायी गई ईंधन खपत को स्पष्ट करें और औचित्य सिद्ध करें।	यह पुष्टि की जाती है कि प्रस्तावित पेलोडर की क्षमता 10 टन है।
	(ii). ईंधन की खपत की यूनिट दर '52.59 प्रति लीटर की पुष्टि के लिए पिछले 3 महीनों के बिल की प्रति प्रस्तुत	संलग्न है।

	करें।															
	<p>(iii). कृपया पेलोडरों की ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए ` 0.97 करोड का निर्णय करने के लिए की गई कार्रवाई का विवरण प्रस्तुत करें। घंटों की संख्या बताएं जिसके लिए इसका अनुमान लगाया गया है।</p>	<p>विस्तृत आकलन नीचे दिया गया है:</p> <table><tr><td>ईंधन की यूनिट लागत</td><td>52.59 रु./प्रति ली.</td></tr><tr><td>अन्य कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता</td><td>0.49 एमटीपीए</td></tr><tr><td>ईंधन की खपत</td><td>10 लीटर/ प्रति घं.</td></tr><tr><td>ट्रक प्रचालनों का कुल समय</td><td>15 घं./ प्रति दिन</td></tr><tr><td>ट्रकों की संख्या</td><td>20 संख्या</td></tr><tr><td>पेलोडर की औसत अनलोडिंग क्षमता</td><td>8000 टीपीडी</td></tr><tr><td>कुल ईंधन प्रभार</td><td>=52.59*10*15*20*(0.49/1000000) 8000/1000000 = रु. 0.97 करोड</td></tr></table>	ईंधन की यूनिट लागत	52.59 रु./प्रति ली.	अन्य कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता	0.49 एमटीपीए	ईंधन की खपत	10 लीटर/ प्रति घं.	ट्रक प्रचालनों का कुल समय	15 घं./ प्रति दिन	ट्रकों की संख्या	20 संख्या	पेलोडर की औसत अनलोडिंग क्षमता	8000 टीपीडी	कुल ईंधन प्रभार	=52.59*10*15*20*(0.49/1000000) 8000/1000000 = रु. 0.97 करोड
ईंधन की यूनिट लागत	52.59 रु./प्रति ली.															
अन्य कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता	0.49 एमटीपीए															
ईंधन की खपत	10 लीटर/ प्रति घं.															
ट्रक प्रचालनों का कुल समय	15 घं./ प्रति दिन															
ट्रकों की संख्या	20 संख्या															
पेलोडर की औसत अनलोडिंग क्षमता	8000 टीपीडी															
कुल ईंधन प्रभार	=52.59*10*15*20*(0.49/1000000) 8000/1000000 = रु. 0.97 करोड															
	<p>(iv). पत्तन ने 4000 घंटों के लिए चल होपर के लिए विद्युत खपत का अनुमान लगाया है। यद्यपि, 2008 के दिशा-निर्देशों में बहु-उद्देश्यीय बर्थ के लिए उपकरण की विद्युत / ईंधन की लागत के अनुमान के लिए एक वर्ष में 4000 घंटे के कार्यकरण का मानदण्ड निर्धारित है, तथापि, एक पूर्ण बर्थ के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 6132 घंटे के कार्यकरण पर विचार किया जाता है। 4000 घंटे के कार्यकरण का मानदण्ड अन्य अग्रिम प्रशुल्क मामलों में केवल एकल आधार उपकरण के लिए विचार किया जाता है।</p> <p>यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि इस मामले में उपकरण अर्थात् चल होपर और पेलोडर का प्रस्ताव “अन्य कार्गो” की व्यवस्था करने के लिए किया गया है, जिसका कार्गो अंश कुल इष्टतम क्षमता का केवल 25% है। अतः एनएमपीटी गणना के जरिए यह दर्शाएं कि इन उपकरणों का प्रयोग अन्य कार्गो के उतार-चढ़ाव से संबंधित 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार 4000 घंटों के लिए किया जाएगा।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में इसे संशोधित कर दिया गया है।</p>														
(ग).	<p>ट्रक पट्टा लागत:</p> <p>एनएमपीटी ने पट्टे पर 20 ट्रकों का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्ट किया जाए:</p>															
(i).	<p>2008 के दिशा-निर्देशों में उपकरण के पट्टे के संबंध में कोई उल्लेख नहीं है। 2008 के दिशा-निर्देशों में पत्तन न्यास द्वारा अनुमानित की जाने वाली पूँजी लागत के लिए उपकरण की नियामक सूची निर्धारित है। पूँजी लागत, प्रचालन लागत, आरओसीई और अपेक्षित वार्षिक राजस्व (एआरआर) के आधार पर इष्टतम क्षमता के लिए संदर्भ प्रशुल्क का आकलन किया जाता है। कृपया यह स्पष्ट करें कि पट्टे पर ट्रकों का प्रस्ताव</p>	<p>“अन्य कार्गो” के अनुमानों (0.49 एमटीपीए) की मात्रामें लगभग 42000 टन (0.49 / 12) का औसत मासिक उतार-चढ़ाव और असामान्य रूप से पोत मांग (1 पोत मांग प्रत्येक 20–30 दिन) अंतर्निहित है। इसके अलावा, प्रचालक अन्य कार्गो की व्यवस्था कर सकता है, बशर्ते कोयला पोतों की बर्थिंग को प्राथमिकता दी जाए। इसमें यह बात अंतर्निहित है कि अन्य कार्गो का उतार-चढ़ाव केवल प्रारंभ के उन कुछ वर्षों के प्रचालनों</p>														

	करने के लिए एनएमपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को किस प्रकार 2008 के दिशा-निर्देशों में समाहित करेंगे। इस संबंध में, एनएमपीटी, दिशा-निर्देशों से हटने के पर्याप्त कारणों के साथ औचित्य सिद्ध करें। ट्रकों के पट्टे के इस प्रस्ताव का निर्णय करने के लिए ट्रकों को किराए पर लेने और क्रय करने के विकल्प के लिए किया गया लागत लाभ विश्लेषण भी प्रस्तुत करें।	के दौरान ही जारी रहेगा, जिनके दौरान कोयला कार्गो रैम्पअप को स्थान मिलेगा। "अन्य कार्गो" के लिए कार्गो उतार-चढ़ाव के छोटे और अस्थायी स्वरूप के होते हुए, ट्रकों का क्रय नहीं किया गया है क्योंकि इससे अधिकतर समय ये निष्क्रिय रहते हैं। अतः कार्गो की उतार-चढ़ाव लागतों को इष्टतम बनाने के लिए और प्रचालन कार्यों को पोतों की मांग और कार्गो कार्यान्वयन में परिवर्तनशीलता की जोखिमों से मुक्त रखने के लिए ट्रकों को पट्टे पर लेने का प्रस्ताव किया गया है।
(ii).	जब 14 ट्रकों की आवश्यकता का मूल्यांकन किया गया है, तो इष्टतम कार्गो के अंश का 25% अर्थात् अन्य कार्गो के 4,92,750 टन के उतार-चढ़ाव के लिए ब्रेकडाउन की स्थिति के लिए 6 अतिरिक्त ट्रक उपलब्ध कराने की बात के संबंध में औचित्य सिद्ध करें।	इस बात के होते हुए कि ट्रकों को क्रय करने का प्रस्ताव नहीं किया गया है लेकिन तीसरे पक्ष के निजी स्वामियों से पट्टे पर लेने का प्रस्ताव किया गया है, एनएमपीटी अथवा बीओटी आपरेटर इन ट्रकों के अनुरक्षण और मरम्मत को नियंत्रण में रखने की स्थिति में नहीं होंगे। इसलिए, इस प्रकार के तीसरे पक्ष के उपकरणों के लिए ब्रेकडाउन की संभावना अधिक हो सकती है और इसलिए, 6 अतिरिक्त ट्रकों का प्रस्ताव किया गया है।
(iii).	ट्रक के पट्टे के आकलन में 18.25 पर पोत मांग पर विचार करने का आधार स्पष्ट नहीं है। कृपया इसका आधार स्पष्ट करें और इसके लिए अपनायी गई कार्यविधि भी बताएं।	ट्रकों के लिए पट्टा लागत का निम्नानुसार आकलन किया गया है: $\text{रु. } 10,000 / \text{प्रतिट्रक} / \text{प्रतिदिन} \times 3.5 \text{ दिन} / \text{पोत} \times 20 \text{ ट्रक} = \text{रु. } 7,00,000 \text{ प्रोत।}$ <p>27000 टन के पार्सल आकार पर विचार करते हुए, प्रति टन ट्रक की पट्टा लागत का आकलन रु 25.9 प्रति टन है। इसलिए, कुल ट्रक पट्टा लागत का आकलन रु.1.28 करोड़ है (रुपए 25.9 प्रति टन \times 0.5 मि टन)।</p>
(iv).	ट्रकों के पट्टा किराया के आकलन के लिए विचार किए गए कुल घंटों की संख्या से अवगत कराएं। इस संबंध में, ऊपर 4(iii)(ख)(iv) पर हमारे टिप्पण का भी समाधान करें। यदि आवश्यक हो, ट्रकों के लिए पट्टा किराया के अनुमान में उपयुक्त संशोधन किया जाए।	8000 टीपीडी की उतार-चढ़ाव दर के होते हुए, एक 30,000 डीडब्ल्यूटी पोत (27000 टन का पार्सल आकार) जेटी से भण्डारण क्षेत्र तक ट्रकों का लगातार आवागमन बने रहने के माध्यम से लगभग सेवा में रहेगा $3.5 \text{ दिन } (27000/8000 + \text{बर्थिंग एवं अन-बर्थिंग समय} = 3.375 + 0.125)$ <p>अतः प्रति पोत मांग प्रत्येक ट्रक के लिए किराए पर लेने की अवधि के रूप में 3.5 दिन पर विचार किया गया है।</p>
(v).	10,000/ प्रति दिन/प्रति ट्रक के पट्टा किराए पर विचार करने के आधार का औचित्य सिद्ध करें और दस्तावेज/ एनएमपीटी पर ट्रकों के लिए वास्तविक पट्टा किराया संलग्न करें।	ट्रक किराया प्रभार रु. 10,000 प्रति ट्रक प्रति दिन पर विचार किया गया है जोकि एनएमपीटी एसओआर के अनुरूप है। एनएमपीटी एसओआर के अनुसार: 10 टन क्षमता फोर्क लाइफ ट्रक के लिए किराया प्रभार रु. 530.00/प्रतिघंटा है लेकिन न्यूनतम रु. 2120.00 है। प्रचालन के 20 घंटों पर विचार करते हुए, यह आकलन रु. 10,600 प्रति दिन होगा जिसकी तुलना, जैसाकि ऊपर विचार किया गया है, रुपए 10,000 प्रति ट्रक प्रति दिन से की जा सकती है।

(vi).	प्रतिदिन ट्रकों के 534 ट्रिप का उल्लेख किया गया है। कृपया पुष्टि करें कि क्या ये ट्रिप प्रतिदिन के हैं। कृपया इसके लिए कार्यप्रणाली भी प्रस्तुत करें।	<table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th></th><th>यूनिट</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>प्रतिदिन कार्गो निकासीअपेक्षा</td><td>8000</td><td>टीपीडी</td></tr> <tr> <td>1 की वहन क्षमता</td><td>15</td><td>टन</td></tr> <tr> <td>एक ट्रक लोड करने में लिया जाने वाला समय</td><td>2</td><td>मि</td></tr> <tr> <td>पारगमन समय (2.5 किमी का लोड दूरी मानते हुए)</td><td>28</td><td>मि</td></tr> <tr> <td>कुल समय</td><td>0.5</td><td>घंटे</td></tr> <tr> <td>अपेक्षित ट्रकों की संख्या</td><td>14</td><td>संख्या</td></tr> <tr> <td>ब्रेकडाउन और अधिकतम व्यस्तता में आवागमन की स्थिति</td><td>6</td><td>संख्या</td></tr> <tr> <td>उपलब्ध कराए जाने वाले ट्रकों की कुल सं.</td><td>20</td><td>संख्या</td></tr> <tr> <td>प्रतिदिन कुल ट्रक ट्रिप्स</td><td>534</td><td>ट्रीप् / प्रतिदिन</td></tr> </tbody> </table> <p>यह पुष्टि की जाती है कि जेद्दी और भण्डारण क्षेत्र के बीच ट्रकों के आवागमन की संख्या 534 ट्रिप प्रतिदिन होंगे। जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है ये 3.5 दिन प्रति पोत के लिए प्रयोज्य होंगे।</p>	विवरण		यूनिट	प्रतिदिन कार्गो निकासीअपेक्षा	8000	टीपीडी	1 की वहन क्षमता	15	टन	एक ट्रक लोड करने में लिया जाने वाला समय	2	मि	पारगमन समय (2.5 किमी का लोड दूरी मानते हुए)	28	मि	कुल समय	0.5	घंटे	अपेक्षित ट्रकों की संख्या	14	संख्या	ब्रेकडाउन और अधिकतम व्यस्तता में आवागमन की स्थिति	6	संख्या	उपलब्ध कराए जाने वाले ट्रकों की कुल सं.	20	संख्या	प्रतिदिन कुल ट्रक ट्रिप्स	534	ट्रीप् / प्रतिदिन
विवरण		यूनिट																														
प्रतिदिन कार्गो निकासीअपेक्षा	8000	टीपीडी																														
1 की वहन क्षमता	15	टन																														
एक ट्रक लोड करने में लिया जाने वाला समय	2	मि																														
पारगमन समय (2.5 किमी का लोड दूरी मानते हुए)	28	मि																														
कुल समय	0.5	घंटे																														
अपेक्षित ट्रकों की संख्या	14	संख्या																														
ब्रेकडाउन और अधिकतम व्यस्तता में आवागमन की स्थिति	6	संख्या																														
उपलब्ध कराए जाने वाले ट्रकों की कुल सं.	20	संख्या																														
प्रतिदिन कुल ट्रक ट्रिप्स	534	ट्रीप् / प्रतिदिन																														
(vii).	3.5 दिनों के टर्नअराउंड समय पर विचार करने का आधार विस्तृत कार्यप्रणालीके साथ स्पष्ट करें।	<p>अन्य कार्गो के लिए टर्नअराउंड समय का निम्नानुसार अनुमान लगाया गया है:</p> <p>लोडिंग/अनलोडिंग समय = औसतपार्सल आकार / अनलोडिंगदर</p> <p>= 27000 / 8000 = 3.375 दिन</p> <p>टर्नअराउंड समय = लोडिंग/अनलोडिंग समय + बर्थिंग समय</p> <p>= 3.375 + 0.125 = 3.5 दिन</p>																														
(घ).	एनएमपीटी ने परिचालन लागत अर्थात् मरम्मत और अनुरक्षण और मूल्यहास का आकलन करते समय 5% की विविध लागत पर विचार नहीं किया है। एनएमपीटी उपर्युक्त टिप्पणी को देखते हुए इन लागत मदों के संबंध में पुनः आकलन करें।	संशोधित प्रस्ताव में इस पर विचार किया गया है।																														
(ङ).	मूल्यहास और लाइसेंस शुल्क: कोयला के लिए इस संबंध में उठाए गए मुद्दे को अन्य कार्गो के लिए भी दोहराया जाता है।	संशोधित प्रस्ताव में इसे संशोधित किया गया है।																														
5.	अपेक्षित वार्षिक राजस्व (एआरआर) एवं प्रस्तावित प्रशुल्क आकलन																															
(i).	कोयला और अन्य कार्गो उतार-चढ़ाव के लिए संदर्भ प्रशुल्क आकलन:																															
(क).	कृपया कोयला और अन्य कार्गो के लिए विदेशी और तटीय कार्गो के अंश के संबंध में उल्लेख करें। उसके संबंध में आधार भी प्रस्तुत करें।	हैंडल किए जाने के लिए प्रस्तावित कोयला और अन्य कार्गो, दोनों पूर्णरूपेण विदेशी हैं।																														
(ख).	एनएमपीटी कोयला और अन्य कार्गो के उतार-चढ़ाव के लिए इष्टतम क्षमता के ऊपर अपेक्षित वार्षिक राजस्व विस्तार द्वारा उतार-चढ़ाव प्रभार के निर्णय पर पहुंचा है।	हैंडल किए जाने के लिए प्रस्तावित कोयला और अन्य कार्गो, दोनों पूर्णरूपेण विदेशी हैं। चूंकि, यह परिकल्पना की गई है कि समस्त कार्गो विदेशी कार्गो होगा, इसलिए,																														

	<p>यद्यपि, एनएमपीटी ने विदेशी कार्गो के लिए निर्णित 60% की दर पर तटीय कार्गो के लिए रियायती दर का प्रस्ताव किया है, तथापि, तटीय विदेशी कार्गो के लिए प्रस्तावित दर का निर्णय करते समय रियायत का प्रभाव को नहीं दर्शाया गया है।</p> <p>यदि पत्तन को किसी तटीय कार्गो की प्रत्याशा है तो विदेशी और तटीय कार्गो के अंश को ध्यान में रखते हुए तटीय रियायत प्रदान करने के प्रभाव पर प्रस्तावित प्रशुल्क के संबंध में निर्णय करते समय विचार किया जाना चाहिए।</p>	<p>एनएमपीटी ने उतार-चढ़ाव प्रभारों के दर का निर्धारण करने के लिए तटीय कार्गो के अंश की प्रतिशतता का कोई प्रस्ताव नहीं किया है। तटीय कार्गो के लिए रियायती अग्रिम दरें सरकार के दिशा-निर्देशों का पालन करने के लिए निर्धारित की गई थीं जबकि राजस्व प्राप्ति पर इसका कोई प्रभाव नहीं था।</p>
(ii).	<p>भण्डारण प्रभार को ध्यान में रखते हुए निर्बाध अवधि के दौरान बाहर जाने वाले कोयला और अन्य कार्गो के अंश की प्रतिशतता पर विचार करने का आधार और कार्गो के अंश की प्रतिशतता प्रस्तुत करें और उसका औचित्य बताएं।</p>	<p>पत्तन के गत अनुभवों के आधार पर इस पर विचार किया गया है और इसका संदर्भ टीएएमपी द्वारा अनुमोदित अन्य प्रशुल्क आदेश से लिया गया है।</p>
6.	प्रस्तावित एसओआर:	
(i).	<p>(क). अनुसूची 3 कार्गो उतार-चढ़ाव प्रभार के नीचे द्वितीय टिप्पणी में अन्य कार्गो, अर्थात् उर्वरक, चूना, जिप्सम और डोलोमाइट के लिए संयुक्त उतार-चढ़ाव प्रभार में सम्मिलित की गई सेवाओं की सूची का उल्लेख है। चूँकि उर्वरक कार्गो द्वारा भंडारण सुविधा का उपयोग करने की संभावना नहीं है, इसलिए, उक्त टिप्पणी को उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाना चाहिए ताकि उर्वरक कार्गो के लिए एक अलग नोट में प्रस्ताव द्वारा उर्वरक के लिए भण्डारण सुविधा को इससे अलग किया जा सके।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में इस पर विचार किया गया है।</p>
	<p>(ख). कार्गो उतार-चढ़ाव प्रभार के नीचे उक्त टिप्पणी से यह ज्ञात होता है कि स्टेकयार्ड में अन्य कार्गो को ट्रकों/रेलवे वैगनों पर लोड किया जाएगा। निकासी के रेल मोड के संबंध में अन्य कार्गो के लिए प्रस्तावित पूँजी लागत में कोई कैपेक्स अथवा ओपेक्स सम्मिलित नहीं है। एनएमपीटी इस संबंध में जांच करे अन्य कार्गो की निकासी प्रणाली को स्पष्ट करे। साथ ही, पत्तन द्वारा परिकल्पित कार्गो की निकासी के अनुरूप प्रस्तावित टिप्पणी में आवश्यक संशोधन करे।</p>	<p>इसकी परिकल्पना केवल ट्रक के आवागमन के माध्यम से की गई है।</p> <p>संशोधित प्रस्ताव में इसे संशोधित किया गया है।</p>
	<p>(ग). कार्गो उतार-चढ़ाव प्रभार के नीचे दी गई दोनों टिप्पणियों में यह सम्मिलित करें कि संयुक्त दरों में एसओआर में विशेष रूप से सम्मिलित नहीं की गई सभी विविध सेवाएं सम्मिलित हैं।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में इस संशोधन पर विचार किया गया है।</p>
	<p>(घ). 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में आयात कार्गो के लिए अबाध 5 दिन और बहु-उद्देशीय बर्थ के लिए निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन के संबंध में मानदंड निर्धारित किए गए हैं। जबकि, एनएमपीटी ने अन्य कार्गो के लिए केवल 5 दिन का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या अन्य कार्गो की सभी मर्दे आयात की मर्दे हैं। यदि हां, तो प्रस्तावित एसओआर में इसका स्पष्ट रूप से उल्लेख करें और एसओआर के मसौदे को उपयुक्त रूप से संशोधित करे।</p>	<p>केवल आयातित कार्गो की ही परिकल्पना की गई है। संशोधित प्रस्ताव में इस संशोधन पर विचार किया गया है।</p>
(ii).	<p>अन्य कार्गो (उर्वरक) के भण्डारण के लिए, एनएमपीटी ने यह उल्लेख किया है कि इसका भण्डार या तो एनएमपीटी में या</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में इस संशोधन पर विचार किया गया है।</p>

	निजी शेड में किया जाएगा। एनएमपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि उर्वरक के लिए भंडारण शेड के विकास के लिए किसी पूँजी लागत पर विचार नहीं किया गया है। उपर्युक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, मसौदा दर मानों में कार्गो उतार-चढ़ाव प्रभार की अनुसूची के नीचे टिप्पणी को यह उल्लेख करते हुए कि इस सेवा में स्टेकयार्ड में भंडार सम्मिलित नहीं है, संशोधित किया जाना चाहिए ताकि उर्वरक के लिए अलग टिप्पणी निर्धारित की जा सके।	
7.	निष्पादन मानक :	
(i).	सकल बर्थ दिन आउटपुट सकल बर्थ दिन आउटपुट के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक में उल्लेख है कि पोत घंटों से कार्य दिवसों का निर्धारण करते समय प्रदान किए गए 5 बर्थ घंटों को कुल घंटों में से घटाया जाएगा। कृपया इस प्रकार के प्रावधान के लिए आधार प्रस्तुत करें और पुष्टि करें कि यह पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी आदर्श रियायत करार के अनुरूप है।	पुष्टि की जाती है कि यह पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी आदर्श रियायत करार के अनुरूप है।
(ii).	निष्पादन मानकों में कार्गो के लिए पारगमन वास समय के आकलन का प्रस्ताव करने के कारणों को स्पष्ट करें। इस प्रकार के प्रावधान के लिए आधार प्रस्तुत करें और पुष्टि करें कि यह पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी आदर्श रियायत करार के अनुरूप है।	पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी आदर्श रियायत करार के अनुरूप ही इसका प्रस्ताव किया गया है।
(iii).	इष्टतम क्षमता आकलन में उतार-चढ़ाव दर को संशोधित करने के लिए पहले मांगी गई जानकारी के लिए किए अनुरोध में की गई टिप्पणी को देखते हुए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों को संशोधित करना होगा।	नोट कर लिया है।

8.1. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय, एनएमपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 10 सितम्बर, 2015 द्वारा एनएमपीटी में बल्क कार्गो के उतार-चढ़ाव के लिए उपकरण उपलब्ध कराते हुए बर्थ संख्या 12 के यंत्रीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित अपना संशोधित प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया है।

8.2. एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव की मुख्य-मुख्य बातें संक्षेप में इस प्रकार हैं:

(i). इष्टतम क्षमता और पूँजी लागत के अनुमान को उसी प्रकार बनाए रखा गया है जैसाकि उनके मूल प्रस्ताव में उल्लेख है और इसलिए यहां इसकी पुनरावृत्ति नहीं की गई है।

(ii). **प्रचालन लागत:**

(क). एनएमपीटी द्वारा प्रचालन लागत के अनुमानों को संशोधित किया गया है। संशोधित प्रस्ताव में किए गए प्रचालन लागत के अनुमान का ब्यौरा इस प्रकार है:

(i). कोयला उतार-चढ़ाव के लिए प्रचालन लागत का आकलन:

(` करोड में)

क्र. सं.	विवरण	राशि	यूनिट
(i).	विद्युत लागत		
(क).	खपत प्रति टन	1.4	यूनिट/ टन

(ख).	लागत प्रति यूनिट (केडब्ल्यूएच)	10.4	` / यूनिट
(ग).	इष्टतम क्षमता	6.24	एमटीपीए
(ड).	विद्युत ऊर्जा की लागत	9.09	` करोड
(ii).	मरम्मत और अनुरक्षण व्यय		
(क).	सिविल परिसम्पत्ति (सिविल कार्यों पर 1%)	1.34	` करोड
(ख).	अतिरिक्त पुर्जों सहित यांत्रिक एवं विद्युत उपकरण (उपकरण लागत पर 7%)	21.79	` करोड
(ग).	विविध (विविध लागत पर 5%)	1.11	` करोड
(iii).	बीमा लागत		` करोड
(क).	बीमा लागत (सकल सावधि सम्पत्ति मूल्य का 1%)	4.68	` करोड
(iv).	मूल्यहास		` करोड
(क).	सिविल कार्य @ 3.34%	4.48	` करोड
(ख).	यांत्रिक कार्य @ 10.34%	32.19	` करोड
(ग).	विविध परिसम्पत्ति @ 3.34% सिविल घटक पर और 10% उपकरण घटक पर	1.78	` करोड
(v).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क		
(क).	उपलब्ध भूमि का क्षेत्रफल (वर्गमी में)	15.01	हैक्टेयर
(ख).	लाइसेंस शुल्क प्रति मास	20.39	प्रतिवर्गमी/प्रति मास
(ग).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क	3.67	` करोड
(vi).	बंदरगाह के लिए लाइसेंस शुल्क		
(क).	बंदरगाह का क्षेत्रफल (=325 मी x 50मी)	16250	वर्गमी
(ख).	लाइसेंस शुल्क प्रति मास (भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का 50%)	10.19	प्रतिवर्गमी/प्रति मास
(ग).	पोत कार्गो की प्रतिशतता	75%	
(घ).	मास संख्या	12	मास
(ड).	बंदरगाह के लिए लाइसेंस शुल्क	0.15	` करोड
(vii).	अन्य व्यय		
(क).	वेतन और अतिरिक्त व्ययों के संबंध में अन्य व्यय (सकल सावधि सम्पत्ति पर 5%)	23.38	` करोड
(viii).	कोयला उतार-चढ़ाव के लिए कुल प्रचालन लागत	102.59	` करोड

(ii). अन्य कार्गो उतार-चढ़ाव के लिए प्रचालन लागत का आकलन:

(`करोड में)

क्र. सं.	विवरण	राशि	यूनिट
(i).	विद्युत लागत		
(क).	विद्युत की खपत के लिए मानदंड	500	यूनिट /घंटे/क्रेन
(ख).	लागत प्रतियूनिट (केडब्ल्यूएच)	10.4	` / यूनिट
(ग).	कुल अपेक्षित घंटे	1231.88	घंटे
(घ).	कुल विद्युत प्रभार	0.64	` करोड
(ii).	ईंधन लागत		

(क).	ट्रक प्रचालन		
(i).	ईंधन की यूनिट लागत	52.59	`/लीटर
(ii).	ईंधन की खपत	10	लीटर/ घं
(iii).	ट्रक प्रचालन का कुल समय	15	घं/ दिन
(iv).	ट्रकों की संख्या	20	संख्या
(v).	पेलोडर की औसत अनलोडिंग क्षमता	8000	टीपीडी
(vi).	कुल ईंधन प्रभार	0.97	` करोड
(i).	ईंधन की यूनिट लागत	52.59	`/ लीटर
(ii).	ईंधन की खतप	12	लीटर/ घं
(iii).	प्रचालन के घंटे/प्रतिदिन	20	घं/ दिन
(iv).	पेलोडर की औसत अनलोडिंग क्षमता	8000	टीपीडी
(v).	पेलोडर के ईंधन प्रभार	0.08	` करोड
(iii).	20 ट्रक के लिए ट्रक पट्टा लागत (नोट-1)		
(क).	पट्टा दर प्रति ट्रक प्रति दिन	10000	`/दिन/ट्रक
(ख).	टर्नअराण्ड समय	3.5	दिन
(ग).	ट्रकों की संख्या	20	संख्या
(घ).	पोत मांग (=इष्टतम क्षमता/पार्सल आकार)	18.25	
(ङ).	15 टन क्षमता के 20 ट्रकों के लिए पट्टा लागत	1.28	` करोड
(vi).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत		
(क).	सिविल परिसम्पत्ति (सिविल कार्यों पर 1%)	0.00	` करोड
(ख).	अतिरिक्त पुर्जों सहित यांत्रिक एवं विद्युत उपकरण (उपकरण लागत पर 5%)	0.10	` करोड
(ग).	विविध (विविध लागत पर 5%)	0.005	` करोड
(vii).	बीमा लागत		
(क).	बीमा लागत (सकल सावधि सम्पत्ति मूल्य का 1%)	0.02	` करोड
(viii).	मूल्यहास		
(क).	सिविल कार्य @ 3.34%	0.00	` करोड
(ix).	यांत्रिक कार्य @ 10%	0.19	` करोड
(क).	विविध परिसम्पत्ति @ सिविल घटक पर 3.34% और उपकरण घटक पर 10%	0.01	` करोड
(x).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क		
(क).	उपलब्ध भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मी में)	1	हैक्टेयर
(ख).	लाइसेंस शुल्क प्रतिमास	20.39	` प्रतिवर्गमी/ प्रति मास
(ग).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क	0.24	` करोड
(xi).	बंदरगाह के लिए लाइसेंस शुल्क		
(क).	बंदरगाह का क्षेत्रफल (=325 मी x 50 मी)	16250	वर्गमी

(ख).	लाइसेंस शुल्क प्रतिमास (भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का 50%)	10.19	प्रतिवर्गमी/ प्रति मास
(ग).	पोत कार्गो की प्रतिशतता	25%	
(घ).	बंदरगाह के लिए लाइसेंस शुल्क	0.05	करोड
(xii).	अन्य व्यय		
(क).	वेतन और अतिरिक्त व्यय के संबंध में अन्य व्यय (सकल सावधि सम्पत्ति पर 5%)	0.10	करोड
(xiii).	इष्टतम क्षमता पर कुल प्रचालन लागत	3.68	करोड

(iii). तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा अपेक्षित वार्षिक राजस्व का संशोधित अनुमान निम्नानुसार है:

(क). अपेक्षित वार्षिक राजस्व:

(करोड में)

क्र. सं.	विवरण	राशि
1.	कोयला के लिए	
(i).	आरओसीई @ 16% (467.56 करोड * 16%)	74.81
(ii).	प्रचालन लागत	102.59
(iii).	कुल अपेक्षित राजस्व	177.40
2.	अन्य कार्गो के लिए	
(i).	आरओसीई @ 16% (2 करोड * 16%)	0.32
(ii).	प्रचालन लागत	3.68
(iii).	कुल अपेक्षित राजस्व	4.00

(ख). अपेक्षित राजस्व का बंटन:

(करोड में)

विवरण	कोयला के लिए	अन्य कार्गो के लिए
कुल अपेक्षित राजस्व	177.40	4.00
निम्न के लिए राजस्व बंटन		
कार्गो उतार-चढ़ाव+ विविध प्रभार	175.63	99%
भंडारण प्रभार	1.77	1%

(iv). अनुमानित अपेक्षित राजस्व को वहन करने के लिए प्रस्तावित संशोधित संदर्भ प्रशुल्क निम्नानुसार है:

(क). कार्गो उतार-चढ़ाव प्रभार:

क्र. सं.	वस्तु	प्रतिमी. टन में दर (भारतीय रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1	तापीय कोयला	281.45	281.45
2	अन्य कोयला	281.45	168.87
3	अन्य कार्गो(उर्वरक, चूना, जिप्सम,डोलोमाइट)	77.12	46.27

(ख). भण्डारण प्रभार:

क्र. सं.	वस्तु	प्रतिमी. टन में दर (भारतीय रु.में)	
		कोयला	अन्य कार्गो
1	मुक्त अवधि	25 दिन	5 दिन
2	मुक्त अवधि समाप्त होने के पश्चात प्रथम पांच दिन	1.06	0.82
3	मुक्त अवधि समाप्त होने के पश्चात 6 वें दिन से 10वें दिन तक	1.59	1.24
4	11वें दिन से आगे	2.13	1.65

(v). निष्पादन मानक:

निष्पादन मानकों को मूल प्रस्ताव के अनुसार ही बनाए रखने का प्रस्ताव किया गया है और इसलिए यहां इनकी पुनरावृत्ति नहीं की गई है।

9.1. एनएमपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 14 सितम्बर 2015 द्वारा यह उल्लेख किया है कि दिनांक 10 सितम्बर 2015 के संशोधित प्रस्ताव को उपयोक्ताओं/संभावित बोलीदाताओं को इस अनुरोध के साथ अग्रेषित किया गया है कि अपनी टिप्पणियां, यदि कोई हों, भेजें।

9.2. एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में, मैसर्स केसीसीआई ने अपने पत्र दिनांक 14 सितम्बर 2015 द्वारा संयुक्त सुनवाई में उनके द्वारा की गई लिखित उन टिप्पणियों को दोहराते हुए इस प्राधिकरण को और एनएमपीटी को अपनी टिप्पणियां भेज दी हैं, जिन टिप्पणियों के संबंध में एनएमपीटी द्वारा पहले ही अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी गई हैं।

10. तत्पश्चात, एनएमपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 21 सितम्बर 2015 द्वारा कुछेक मदों को संशोधित करते हुए संशोधित आकलन प्रस्तुत किए हैं जो संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:

- (i). एनएमपीटी ने अब अदानी पत्तनों और स्पेशल इकोनॉमिक जोन लि. की टिप्पणियों के आधार पर सामान्य प्रबोधन के लिए विद्युत लागत को शामिल किया है।
- (ii). तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित अपेक्षित वार्षिक राजस्व नीचे दिया गया है:

(क). अपेक्षित वार्षिक राजस्व:

(` करोड में)

क्र. सं.	विवरण	राशि
1.	कोयला के लिए	
(i).	आरओसीई @ 16% (`467.56 करोड * 16%)	74.81
(ii).	प्रचालन लागत	106.34
(iii).	कुल अपेक्षित राजस्व	181.15
2.	अन्य कार्गो के लिए	
(i).	आरओसीई @ 16% (`2 करोड * 16%)	0.32
(ii).	प्रचालन लागत	3.93

(iii).	कुल अपेक्षित राजस्व	4.25
--------	---------------------	------

(ख). अपेक्षित राजस्व का बंटन: (₹ करोड में)

विवरण	कोयला के लिए		अन्य कार्गो के लिए	
कुल अपेक्षित राजस्व	181.15		4.25	
निम्न के लिए राजस्व का बंटन				
कार्गो उतार-चढ़ाव+ विविध प्रभार	179.34	99%	4.04	95%
भंडारण प्रभार	1.81	1%	0.21	5%

(iii). अनुमानित अपेक्षित राजस्व को वहन करने के लिए प्रस्तावित संशोधित संदर्भ प्रशुल्क निम्नानुसार है:

(क). कार्गो उतार-चढ़ाव प्रभार:

क्र. सं.	वस्तु	दर प्रति मी.टन में (भारतीय रुपए में)	
		विदेशी	तटीय
1	तापीय कोयला	287.39	287.39
2	अन्य कोयला	287.39	172.43
3	अन्य कार्गो(उर्वरक, चूना, जिप्सम, डोलोमाइट)	81.93	49.16

(ख). भंडारण प्रभार:

क्र. सं.	वस्तु	दर प्रति मी.टन में (भारतीय रुपए में)	
		कोयला	अन्य कार्गो
1	अबाध अवधि	25 days	5days
2	निर्बाध अवधि समाप्त होने के पश्चात प्रथम पांच दिन	1.09	0.88
3	निर्बाध अवधि समाप्त होने के पश्चात 6 वें दिन से 10वें दिन तक	1.63	1.31
4	11वें दिन से आगे	2.17	1.75

(iv). निष्पादन मानक:

निष्पादन मानकों को मूल प्रस्ताव के अनुसार ही बनाए रखने का प्रस्ताव किया गया है और इसलिए यहां इनकी पुनरावृत्ति नहीं की गई है।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह ब्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

12. इस मामले इस पर कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति सामने आयी है:

- (i). न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त यह प्रस्ताव सरकारी निजी हिस्सेदारी (पीपीपी) मोड के माध्यम से एनएमपीटी में बल्क कार्गो उतार-चढ़ाव के लिए उपकरण उपलब्ध कराते हुए बर्थ संख्या 12 के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित है। पत्तन ने यह उल्लेख किया है कि बर्थ संख्या 12 के निर्माण का कार्य पहले ही एनएमपीटी द्वारा प्रारंभ कराया गया है और कार्य प्रगति पर है। अतः परियोजना में बीओटी प्रचालक द्वारा बर्थ के निर्माण की परिकल्पना नहीं की गई है।
- (ii). **महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित** संशोधित दिशा-निर्देश, 2013 के खण्ड 2.4 में यह विनिर्दिष्ट है कि यदि महापत्तन न्यास की दृष्टि में उस महा पत्तन न्यास अथवा किसी अन्य महा पत्तन न्यास पर 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत किसी वस्तु विशेष के लिए निर्धारित प्रशुल्क उस वस्तु के लिए प्रतिनिधि संदर्भ प्रशुल्क नहीं है, तो ब्यौरे और पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क पुन-निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव के साथ महा पत्तन इस प्राधिकरण से संपर्क करने के लिए स्वतंत्र होगा। एनएमपीटी ने यह उल्लेख किया है कि किन्हीं अन्य महा पत्तन न्यासों में ऐसा कोई अग्रिम प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है जोकि अग्रिम प्रशुल्क को अपनाने के लिए प्रस्तावित परियोजना के समान हो। अतः पत्तन ने 2008 के दिशा-निर्देशों के सिद्धांतों के अनुपालन में प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।
- (iii). इस मामले की तथ्यात्मक स्थिति दर्शाते हुए जैसाकि पूर्व के पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है, एनएमपीटी द्वारा दिनांक 3 अगस्त 2015 के प्रस्तुत मूल प्रस्ताव को हमारे द्वारा कुछेक मुद्दों पर मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 10 सितम्बर 2015 द्वारा संशोधित किया है। उक्त संशोधित प्रस्ताव एनएमपीटी द्वारा सभी संबंधितों को भी उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। तत्पश्चात, एपीएसईजैडएल द्वारा की गई टिप्पणी को ध्यान में रखते हुए सामान्य प्रबोधन के लिए विद्युत लागत को दर्शाते हुए, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 21 सितम्बर 2015 द्वारा संशोधित आकलन भी प्रस्तुत किए थे। संशोधित आकलन में, सामान्य प्रबोधन के लिए विद्युत लागत पर विचार करने के अलावा पत्तन ने कुछेक मर्दों के संबंध में अनुमानों को भी संशोधित किया है। अन्य पैरामीटरों जैसे इष्टतम क्षमता, पूँजी लागत और निष्पादन मानकों की अपने मूल प्रस्ताव में यथावत पुनरावृत्ति की गई है। एनएमपीटी के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 सितम्बर 2015 और इसके साथ-साथ संदर्भाधीन मामले पर कार्रवाई के दौरान एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण पर भी इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iv). प्रस्तावित सुविधा में दो विभिन्न कार्गो समूहों अर्थात् कोयला और अन्य कार्गो [उर्वरक, चूना, जिप्सम और डोलोमाइट] की उतार-चढ़ाव की परिकल्पना की गई है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि कार्गो के कुल वाल्यूम में से, 92.5% कोयला कार्गो होगा और 7.5% अन्य कार्गो होगा। कोयला के लिए, एनएमपीटी ने उच्चतर उत्पादकता प्राप्त करने के लिए समर्थता हांसिल करने हेतु यंत्रीकृत उतार-चढ़ाव प्रणाली का प्रस्ताव किया है। अतः कोयला के लिए, एनएमपीटी ने कोयला टर्मिनल के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों को अपनाया है। अन्य कार्गो के लिए, पत्तन ने बहु-उद्देश्यीय बर्थ के लिए निर्धारित मानदंडों को अपनाया है। पत्तन ने यह उल्लेख किया है कि उपर्युक्त दो प्रकार के मानदण्डों को अपनाते हुए एनएमपीटी कोयला और अन्य कार्गो के लिए बेहतर उत्पादकता प्राप्त करेगा।

पत्तन द्वारा दर्शाए गए कारणों के लिए और इस बात को महत्व प्रदान करते हुए कि कोयले की उतार-चढ़ाव यंत्रीकृत साधनों द्वारा की जानी है और अन्य कार्गो की उतार-चढ़ाव गैर-यंत्रीकृत साधनों द्वारा की जानी है, कोयला उतार-चढ़ाव के लिए निर्धारित मानदंड अपनाने के लिए और अन्य कार्गो की उतार-चढ़ाव के लिए निर्धारित मानदंडों को अपनाने के लिए एनएमपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण उपयुक्त एवं तर्कसंगत प्रतीत होता है और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है। एनएमपीटी ने

सामान्यतया 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों का पालन किया है। कुछेक मर्दों के संबंध में मानदंडों से हटने के संबंध में अगले पैराग्राफों में विचार किया गया है।

(v). इष्टतम टर्मिनल क्षमता:

(क). इष्टतम घाट क्षमता:

(i). कोयला कार्गो:

(क). एनएमपीटी द्वारा विचारित पोत का औसत पार्सल आकार 58500 टन है। मैसर्स कनारा चैम्बर आफ कामर्स एंड इंडस्ट्री (केसीसीआई) ने उल्लेख किया है कि एनएमपीटी के प्रस्ताव के अंतर्गत 89000 का कामसारमैक्स पोत नहीं आता, जोकि प्रसिद्ध है। केसीसीआई ने एनएमपीटी से अनुरोध किया है कि बर्थ के क्षेत्र को ऐसा बनाया जाना चाहिए कि गोवा अथवा मंगलौर एंकरेजिस में पोत से माल उतारने के कार्यों के पश्चात बर्थ में कामसार आकार के पोत अथवा कैप आकार के पोत आ सकें। एनएमपीटी ने स्पष्ट रूप से उल्लेख किया कि बहुत ही कठोर चट्टान की उपस्थिति के कारण (-) 15.4 मी सीडी की गहराई के बाद वेस्टर्न डोक आर्म में कैपिटल निकर्षण तकनीकी और प्रचालनात्मक दृष्टि से सक्षम नहीं है और इसलिए, पोत के आकारों को केवल 50,000 से 80,000 डीडब्ल्यूटी के पेनामैक्स आकार तक सीमित किया जाएगा जिस पर पोत के औसत पार्सल आकार का निर्णय करने के लिए विचार किया गया है। चूँकि, एनएमपीटी ने 80,000 डीडब्ल्यूटी से अधिक पोतों को हैंडल करने की परिकल्पना नहीं की है, इसलिए, कामसार आकार के पोत अथवा कैप आकार के पोत की उतार-चढ़ाव का प्रश्न नहीं उठता।

(ख). एनएमपीटी ने कोयला टर्मिनल के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार पेनामैक्स पोत के लिए 35000टन/दिन पर पोत/दिन आउटपुट पर विचार किया है। 58,500 टन पर कोयला पोतों के औसत पार्सल आकार पर विचार करते हुए और 35000 टन प्रति दिन की पोत दिन आउटपुट पर विचार करते हुए, एनएमपीटी ने 1.6714 दिनों के अनलोडिंग समय का निर्णय किया है। इसके लिए, एनएमपीटी ने बर्थिंग/डी-बर्थिंग के संबंध में अतिरिक्त 0.125 दिनों पर विचार किया है, इस प्रकार, इसे 32,565 टन प्रति दिन [(58500 टन/ 1.7964 दिन) (अर्थात् 1.6714 + 0.125 दिन)]. की पोत दिन आउटपुट में व्यवहृत किया गया है। कोयला उतार-चढ़ाव के लिए इष्टतम घाट क्षमता आकलन में यह देखा गया है, बर्थिंग और अनबर्थिंग समय के प्रभाव और इसके साथ-साथ पोत दिन आउटपुट में दर्शाने के पश्चात एनएमपीटी ने 32,565 टन/दिन पर पोत दिन आउटपुट पर विचार किया है। जब यह उल्लेख किया गया कि एनएमपीटी द्वारा विचारित 32,565 टन/दिन की पोत दिवस आउटपुट 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुरूप नहीं हैं तो एनएमपीटी ने स्पष्ट किया कि पोत दिवस आउटपुट के 35000 टन/दिन के मानदंडों में बर्थिंग / अनबर्थिंग समय के लिए प्रावधान नहीं किया गया है।

एनएमपीटी द्वारा, पतन पर पोत के आगमन और प्रस्थान पर, बाह्य और आंतरिक लंगर के लिए, पायलट द्वारा लिए गए समय के लिए, पतन के पिछले आंकड़ों के आधार पर बर्थिंग और डी-बर्थिंग के लिए 0.125 दिन अर्थात् 3 घंटे का समय माना गया है। इस संबंध में एनएमपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है कि ऐसा कलकत्ता पत्तन न्यास के बाह्य टर्मिनल-I पर तटीय बहुउद्देशीय जैट्टी के लिए, जहां बर्थिंग, डी- बर्थिंग अनुमति और ज्वार-भाटा के निमित्त प्रतीक्षा के लिए, 6 घंटे का सर्विस-टाइम माना गया है, अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क निर्धारण के दृष्टिकोण का अनुसरण किया गया है। इस प्राधिकरण द्वारा कोचीन पत्तन न्यास (सी.ओ.पी.टी.) पर बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क के निर्धारण के अनुमोदन के आदेश सं. टी. ए एम पी/74/2012-सीओपीटी दिनांक 15 फरवरी 2013 के अंतर्गत अधिकतम क्षमता का निर्धारण करते हुए 3 घंटे के अतिरिक्त समय पर विचार किया गया है। कोचीन पतन न्यास पर ज्वार-भाटे के लिए 3 घंटे के अतिरिक्त प्रतीक्षा समय का उल्लेख नहीं किया गया है

अतः केओपीटी पर 6 घंटे के बजाए 3 घंटे के अतिरिक्त समय पर विचार किया गया है। एमएमपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर और इस बात को मानते हुए कि यह सीओपीटी और केओपीटी के उपर्युक्त संदर्भित अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार है, कोयला टर्मिनल पर, एनएमपीटी द्वारा यथा-विचारित 32565 टन/दिन के पोत दिवस निष्पादन पर विचार किया जाता है।

(ग) जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है, प्रस्तावित सुविधा के अनुरूप एनएमपीटी द्वारा कोयले के 92.5% तथा अन्य कार्गो 7.5% के प्रहस्तन की बात की गई है। लेकिन, इष्टतम घाट क्षमता का आकलन करते समय कोयले के 75% भाग और अन्य कार्गो के 25% भाग पर विचार किया गया है। जब इष्टतम घाट क्षमता की प्रतिशतता के बेमेल होने के बारे में मुद्दा उठाया गया तो एनएमपीटी ने स्पष्ट किया कि कोयले का उत्पादन 35000 टन/दिन है जो अन्य कार्गो के 8000 टन/दिन के उत्पादन कार्य का चार गुणा है। अतः इष्टतम क्वे क्षमता आकलन के लिए कोयले और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के समय को ध्यान में रखते हुए 75% और 25% पर विचार किया गया है। एनएमपीटी द्वारा कोयले और अन्य कार्गो का प्रतिशत भाग इस विश्लेषण के अनुसार विश्वसनीय है।

(घ) पत्तन द्वारा टर्मिनल पर, पोत दिवस के अनुसार 32565 टन प्रतिदिन की दर से कोयले का 75% और 70% उपयोग मानते हुए, कोयले की इष्टतम क्वे क्षमता 6240194 टन आंकी जाती है {अर्थात् 6.24 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए)}। हमारे विश्लेषण में, एनएमपीटी द्वारा अपनाए गए मानकों के अनुसार इष्टतम क्वे क्षमता 6240268 टन/वर्ष (अर्थात् 6.24 एमटीपीए) निकलती है। यह गणित की दृष्टि से एनएमपीटी द्वारा आकलित इष्टतम क्षमता से थोड़ी भिन्न है।

(ii) अन्य कार्गो

(क) एनएमपीटी द्वारा विचारित अन्य कार्गो लाने/ले जाने वाले पोतों का औसतन पार्सल आकार, 27000 टन होने पर विचार किया गया है।

(ख) बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए, 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार 30,000 टन से नीचे के पोतों के पार्सल आकार के लिए कोयले, चूना पत्थर और खनिज आदि के लिए 10000 टन/दिन और 7500 टन/दिन पोत दिवस उत्पादन खाद्य अनाज और खाद के लिए निर्धारित किया गया है। 2008 के इन दिशानिर्देशों में निर्धारित उपर्युक्त मानदण्ड उपर्युक्त 3 इलेक्ट्रीकल लेवल लफिंग (इएलएल) क्रेनों के लिए है। उपर्युक्त प्रहस्तन मानदंडों के विपरीत एन एम पी टी द्वारा अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए, अर्थात् खाद, चूना पत्थर, जिप्सम और डोलोमाइट के लिए 8000 टन/दिन की दर पर विचार किया गया है। एनएमपीटी से निर्धारित प्रहस्तन मानदंडों के अनुसार अन्य कार्गो की इष्टतम क्वे क्षमता पर पुर्नमूल्यांकन करने का अनुरोध किए जाने पर पत्तन ने स्पष्ट किया है कि बर्थ संख्या 12 पर कोयले का प्रहस्तन मशीनों द्वारा किया जाना है। इसलिए तकनीकी दृष्टि से अन्य कार्गो के लिए बर्थ पर 3 ईएलएल क्रेनों का लगाया जाना संभव नहीं है। पत्तन ने, अन्य कार्गो की उत्तरायी के लिए हॉपर्स और पे-लोडर्स की संभवना व्यक्त की है। इसके अलावा क्योंकि खाद, चूना पत्थर जिप्सम और डोलोमाइट के प्रहस्तन का प्रस्ताव किया गया है तथा प्रहस्तन किए जाने वाले पोतों का पार्सल आकार 30000 टन से कम है, इसलिए पत्तन ने विशेष तौर पर उल्लेख किया है कि अधिकतम 8000 टन / दिन का उत्पादन ही संभव है और प्राप्त किया जा सकता है। 30000 टन/दिन से नीचे के आकार के पार्सल के लिए खाद कार्गो के प्रहस्तन हेतु दर मानक 7500 टन/दिन है। क्योंकि एन एम पी टी द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले अन्य प्रस्तावित कार्गो में अन्य कार्गो के साथ खाद भी शामिल है और एनएमपीटी उपर्युक्त कारणों से एनएमपीटी द्वारा विचारित दर 8000 टन/ दिन स्वीकार की जाती है।

- (ग) पोतों का पार्सल आकार औसतन 27000 टन/दिन और उत्पादन 8000 टन/दिन पर विचार करते हुए एनएमपीटी द्वारा उतरायी समय का आकलन 3.375 दिन किया गया है। जैसा कि कोयले के प्रहस्तन के लिए इष्टतम क्वे क्षमता हेतु पहले भी व्याख्या की गई है। एनएमपीटी द्वारा बर्थिंग/डी-बर्थिंग के लिए 3 घंटे अर्थात् 0.125 दिन पर भी विचार किया गया है और पूर्वोक्त यह कारण मान्य है। 0.125 दिन के असर को गणना में लेते हुए, एन एम पी टी द्वारा अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर 7714 टन/दिन गणित की गई है। (अर्थात् 8000 टन/दिन / 3.375 दिन + 0.125 दिन = 3.5 दिन) कोयले से संबंधित इष्टतम घाट क्षमता के परिगणन के लिए, बर्थिंग/डी-बर्थिंग समय हेतु पूर्वोक्त पैराग्राफों में बताए गए कारणों पर विचार करते हुए, एनएमपीटी का दृष्टिकोण मान्य है।
- (घ) पूर्वोक्त कारणों के आधार पर, क्षमता परिगणन में एनएमपीटी द्वारा विचारित, अन्य कार्गो का 25% भाग विश्लेषण अनुसार मान्य है।
- (ङ) पोत दिवस उत्पादन – 7714 टन, अन्य कार्गो का 25% भाग और 365 दिन के लिए 70% उपयोग के आधार पर अन्य कार्गो के लिए एन एम पी टी द्वारा आकलित इष्टतम घाट क्षमता 4,92,750 टन की अपेक्षा 4,92,732 टन निकलती है।
- (iii) इस प्रकार कोयला और अन्य कार्गो, दोनों को मिलाकर कुल घाट क्षमता 67,33,000 टन (कोयले की 62,40,268 टन और अन्य कार्गो की 4,92,732 टन) अर्थात् 6.73 मीटप्रव निकलती है जो एनएमपीटी द्वारा आंकलित 67,32,944 अर्थात् 6.73 एमटीपीए के स्थान पर आकलित की गई है, स्वीकार की जाती है।

(ख) इष्टतम यार्ड क्षमता

- (i) कोयला:
- (क) विकास के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध कराए गए यार्ड क्षेत्र के लिए यार्ड की इष्टतम क्षमता का आकलन किया जाना है। एन एम पी टी ने उल्लेख किया है कि कुल उपलब्ध क्षेत्र 16.01 हैक्टेयर है जिसमें से कोयला भंडारण के लिए बैकअप क्षेत्र 15.01 हैक्टेयर है और 01 हैक्टेयर का क्षेत्र खाद को छोड़कर अन्य कार्गो के भंडारण के लिए है। एनएमपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि प्रस्तावित आबंटन पत्तन की भू-उपयोग योजना के अनुरूप है। कोयला व अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा आकलित कुल भू-क्षेत्र मांग पत्तन विश्लेषण के अनुसार स्वीकार की जाती है।
- (ख) प्रशुल्क दिशानिर्देश – 2008 के अनुसार कोयला टर्मिनल में इष्टतम घाट क्षमता के आकलन के लिए कुल क्षेत्र का 70% क्षेत्र 'स्टेकिंग क्षेत्र' के रूप में मानक के तौर पर तय किया गया है। उसके विपरीत एनएमपीटी द्वारा 61.55% पर विचार किया गया है। इसका कारण बताया गया है कि स्टेकिंग क्षेत्र में पत्तन द्वारा लम्बे ढेर नहीं लगाए जा सकते हैं। जब पत्तन को स्टेकिंग क्षेत्र के आकलन के लिए 70% का मानक अपनाने के लिए कहा गया तो एनएमपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया कि इस परियोजना अधीन स्टेकिंग क्षेत्र चौकोर है और जिसके कारण लम्बे ढेरों की अपेक्षा कम लम्बाई के अनेकों ढेर लगाने पड़ते हैं। इन कारणों से कोयला स्टेकिंग के लिए उपयोगी स्थान यंत्रों और कनवेयरों के लगाने में प्रयोग हो जाता है। इसके अतिरिक्त ग्राहकों द्वारा इस सुविधा की मांग भी थोड़ी-थोड़ी करके प्राप्त होती है। अतः एनएमपीटी ने विशेष तौर पर इस परियोजना के लिए उल्लेख किया है कि कोयला स्टेकिंग के लिए 70% कोयला स्टेकिंग क्षेत्र का मानक यहां पर व्यावहारिक नहीं है। एनएमपीटी द्वारा मानकों में

यह कमी किया जाना दिशानिर्देश-2008 के खण्ड 3.2 के अंतर्गत प्राधिकरण को प्राप्त अधिकार के अनुपालन में केवल तथ्य को विश्वसनीय मानते हुए स्वीकार किया जाता है।

(ग) कोल टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में स्टेकिंग का मानक 3 टन प्रति वर्ग मीटर तय किया गया है। एन एम पी टी ने 6.44 टन प्रति वर्ग मीटर के स्टेकिंग का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। ए पी एस ई जेड एल का मत है कि 6.44 टन / वर्ग मीटर की स्टेकिंग दर बहुत अधिक है और अप्राप्य है। यह 4 टन/वर्ग मीटर होना चाहिए। एपीएसईजेडएल ने 4 टन/वर्ग मीटर के स्टेकिंग घटक पर विचार किए जाने के अपने सुझाव के समर्थन में कोई परिगणना प्रस्तुत नहीं की है। लेकिन एनएमपीटी ने परिगणना के साथ पुष्टि की है कि कोयले की 6.44 टन/वर्गमीटर की स्टेकिंग दर प्राप्य है। इस प्रकार इष्टतम यार्ड क्षमता के परिकलन के लिए एनएमपीटी द्वारा विचारित 6.44 टन/वर्गमी. की दर इष्टतम यार्ड क्षमता के लिए मान ली जाती है। संयोगवश वीपीटी पर कोयला टर्मिनल के लिए वी पी टी द्वारा अपनाए गए मानकों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारित करते हुए 6 टन/वर्ग मीटर की दर स्वीकार की गई थी।

(घ) कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्लॉट का कुल निष्पादन 12 निर्धारित किया गया है। इस मानक के समक्ष एनएमपीटी द्वारा प्लॉट के अंतर्गत कुल निष्पादन मानक 15 दर्शाया गया है। एनएमपीटी का मत है कि 2008 के दिशानिर्देशों में निष्पादन मानक प्रचलित बाजार परिस्थितियों की तुलना में अनुदार है। एनएमपीटी के अनुसार कोयले के लिए अनुमानित ठहराव समय प्रस्तावित यंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन प्रणाली के साथ 24 दिन हैं। एनएमपीटी ने उल्लेख किया है कि इस परियोजना में कोयला कार्गो स्थानान्तरण प्रणाली के रेल माध्यम के साथ पूर्णतया यंत्रीकृत होने से निश्चय ही ठहराव समय में कमी आएगी। इसके द्वारा 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित निष्पादन कार्य 12 के स्थान पर 15 के कुल निष्पादन कार्य घटक का प्रस्ताव किया गया है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर प्लॉट का निष्पादन अनुपात जैसा कि विश्लेषण में विचार किया गया है, सही माना जाता है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि जैसा कि एनएमपीटी द्वारा सही कहा गया है कि संबंधित पत्तन न्यास के प्रस्ताव के आधार पर प्राधिकरण द्वारा दिशानिर्देश-2008 के मानकों से अधिक निष्पादन मानक अनुमत किए गए थे। इस प्राधिकरण द्वारा मुरमुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) पर कोयला टर्मिनल के लिए आदेश सं. टीएएमपी/23/2008-एमओपीटी दिनांक 07 अगस्त, 2008 के अंतर्गत 20 के अनुपात में तथा कोचीन पत्तन न्यास पर कोयला टर्मिनल के लिए, पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर, आदेश सं. टीएएमपी/74/2012/सीओपीटी दिनांक 15 फरवरी, 2013 के अंतर्गत प्लॉट पर कुल निष्पादन 24 स्वीकार किया गया था।

(ङ) स्टेक यार्ड क्षेत्र, स्टेकिंग घटक तथा निष्पादन तथा ऊपर विचारित मानक तथा अपफ्रंट दिशानिर्देश में निर्धारित सूत्र लागू करते हुए कोयला प्रहस्तन के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता एनएमपीटी द्वारा आकलित 62,48,088 टन/वर्ष के स्थान पर 62,47,179 (अर्थात् 6.24 एमटीपीए) निकलती है।

(ii) अन्य कार्गो:

(क) एनएमपीटी द्वारा अन्य कार्गो (खाद छोड़कर) स्टेकिंग घटक 3 टन/वर्ग मीटर प्रशुल्क दिशानिर्देश-2008 में कोयला टर्मिनल के 12 के निष्पादन मानक को अपनाते हुए इष्टतम यार्ड क्षमता 2,26,800 टन प्रति वर्ष आकलित की है। खाद के लिए एनएमपीटी ने पिछले अनुभव के आधार पर, इष्टतम यार्ड क्षमता 273200 टन/वर्ष पर विचार किया है। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए इष्टतम यार्ड

क्षमता के आकलन के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में कोई मानक नहीं दिए गए हैं। एनएमपीटी द्वारा यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि एक यंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन टर्मिनल की यार्ड क्षमता के आकलन के लिए निर्धारित मानदंड बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन के लिए क्यों और कैसे प्रासंगिक है। जहां तक खाद का संबंध है, इस परियोजना में भंडारण सुविधा की संभावना की आशा नहीं की गई है क्योंकि इसका भंडारण एनएमपीटी पर भंडारण सुविधा स्थान/निजी शैडों में उपलब्ध कराया जाएगा। पत्तन द्वारा यह भी स्वीकार किया गया है कि इसीलिए, खाद के लिए यार्ड-क्षमता का आकलन करना संभव नहीं होगा। उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में और यह मानकर चलते हुए कि 2008 के दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय बर्थों हेतु इष्टतम यार्ड क्षमता के आकलन की परिकल्पना नहीं की गई है, इस प्राधिकरण का एनएमपीटी द्वारा अन्य कार्गो के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता मानने का कोई विचार नहीं है। फिर भी किसी भी मामले में एनएमपीटी द्वारा यथा आकलित अन्य कार्गो के प्रहस्तन हेतु इष्टतम घाट क्षमता एक मानक है।

(iii) इष्टतम क्षमता:

- (क) कोयला प्रहस्तन के लिए, एनएमपीटी द्वारा विचारित 62,40,194 टन/वर्ष के स्थान पर इष्टतम घाट और यार्ड क्षमता का निम्नतम लेते हुए 62,40,268 टन/वर्ष पर विचार किया जाता है।
- (ख) उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर इष्टतम घाट क्षमता के सतर पर एनएमपीटी द्वारा विचारित 4,92,750 टन/वर्ष के स्थान पर अन्य कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता 4,92,732 टन/वर्ष पर विचार किया जाता है।
- (ग) इस प्रकार बर्थ सं. 12 की कुल इष्टतम क्षमता एनएमपीटी द्वारा कलित 67,32, 944 (6.73 मीटप्रव) न होकर 67,33,000 टन बनती है जो दोनों प्रकार के कार्गो की इष्टतम घाट क्षमता पर आधारित है।

(iv) पूंजी लागत:

प्रहस्तन संबंधी कार्यों के लिए एनएमपीटी द्वारा आकलित रु.469.56 करोड़ की पूंजी लागत में से 134.00 करोड़ सिविल कार्यों के लिए तथा रु.313.20 करोड़ उपकरण लागत तथा रु.22.36 करोड़ विविध पूंजी लागत के लिए हैं।

(क) सिविल लागत:

(i) कोयला:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में मुख्यतः कोयला टर्मिनल के लिए सिविल कार्यों और इसके निमित्त पत्तन द्वारा सिविल लागत का आकलन किए जाने की बात की गई है। सुविधा स्थान पर प्रस्तावित सिविल कार्य सामान्यतया कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में उल्लिखित मानकीय सूची तक ही सीमित होते हैं। एनएमपीटी द्वारा कोयला प्रहस्तन से संबंधित सिविल लागत के तौर पर कोयला प्रहस्तन के लिए रु.134.00 करोड़ का आकलन किया है। यह आकलन सिविल कार्यों, संरचनात्मक कार्यों, कनवेयर्स की सिविल और निर्माण लागत नियंत्रण कक्षा/उपस्टेशन/भवन, मौजूदा रेलवे यार्ड पर वेगन लदान के लिए अतिरिक्त रेल स्थान, स्टैक यार्ड चार दीवारी और सड़क के किनारे पटड़ी की लागत से संबंधित है। एनएमपीटी ने उल्लेख किया है कि स्थानांतरण टॉवर से संबंधित पूंजी लागत सिविल और निर्माण कार्यों में शामिल है। एनएमपीटी द्वारा सिविल कार्यों की लागत के आकलन के समर्थन में कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया गया है। फिर भी एनएमपीटी द्वारा स्पष्ट किया

गया है कि सिविल कार्यों की लागत का आकलन उन परामर्शदाताओं की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) पर आधारित है जिन्हें इसमें निपुणता हासिल है और जो वर्तमान मार्केट दरों के अनुसार अद्यतित है। पत्तन ने यह भी पुष्टि की है कि इस आकलन में लिए गए बाजार-भाव 01 अप्रैल, 2015 तक के हैं। 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत सिविल लागत के आकलन पर विचार किया जाना है क्योंकि सिविल कार्यों के लिए पूंजी लागत का आकलन डीपीआर पर आधारित है अतः किए गए विश्लेषण के आधार पर स्वीकृत किया जाता है।

(ii) अन्य कार्गो:

पत्तन द्वारा, अन्य कार्गो के लिए किसी सिविल कार्य का आकलन नहीं किया गया है। संयोगवश किसी भी उपयोक्ता/प्रत्याशी बोलीकार ने सिविल कार्य पर विचार न किए जाने के बारे में कोई टिप्पणी/आपत्ति नहीं की है। यह बात ध्यान देने लायक है कि बर्थ सं. 12 मुख्यतया यंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन बर्थ के तौर पर ही प्रयोग की जाएगी।

(ख) उपकरण लागत

(i) कोयला

(क) कोयला प्रहस्तन के लिए एनएमपीटी द्वारा 2000 टीपीएच के 2 ग्रेब अपलोडर, जेड्टी और स्टेकयार्ड पर 4000 टीपीएच के 2 जेड्टी कनवेयर, 4 स्टेकर, 3 री-क्लेमर, रेपिड लोडिंग सिस्टम, 10 टी का एक पे लोडर, ट्रक लोडिंग प्रणाली और सुविधाओं की परिकल्पना की गई है। केवल कुछ उपकरणों को छोड़कर कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उपकरणों की मानकीय सूची के अनुसार ही शेष उपकरण लगाए जाने की संकल्पना दृष्टिगोचर होती है। दिशानिर्देशों में कोयला प्रहस्तन उपकरणों में अन्य उपकरणों के 2 रीक्लेमर, 2 स्टेकर, 3 पे-लोडर और डोजर व बिजली व स्विच गियर शामिल हैं। उपर्युक्त मानकीय सूची के विपरीत एमएमपीटी के प्रस्ताव में 4 स्टेकर, 3 रीक्लेमर और एक पे-लोडर का जिक्र किया गया है। इसके साथ, पूंजी लागत के आकलन में 2 क्रेन, बिजली और स्विच गियर नियंत्रक, कार्यशाला के उपकरण (मानकीय सूची अनुसार) शामिल नहीं हैं। मानकीय सूची से इस भिन्नता के संबंध में स्पष्टीकरण स्वरूप एनएमपीटी द्वारा कहा गया है कि स्टेकरों और रीक्लेमरों की अधिक संख्या ढेरों की संख्या अधिक (परंतु लंबाई में कम) होने के कारण है ऐसा बर्थ संख्या 12 के पीछे के क्षेत्र के चौकोर होने के कारण हुआ है। पत्तन ने कहा है कि बिजली और स्विच गियर, कार्यशाला उपकरणों आदि की पूंजी लागत सेवा-सुविधाओं में शामिल कर ली गई है।

क्योंकि एनएमपीटी द्वारा बताए गए कारण तथा उपकरणों के लगाए जाने की स्थिति विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) के अनुसार है इसलिए, यह प्राधिकरण, कोयला प्रहस्तन के लिए, एनएमपीटी की संकल्पनानुसार इस योजना को स्वीकृत करने के लिए प्रवृत्त है।

(ii) अन्य कार्गो:

दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय बर्थों हेतु अन्य कार्गो के लिए, उपकरणों की सूची दी गई है जिनमें लेवल लफिंग वार्फ क्रेन, फॉर्क लिफ्ट ट्रक, पे-लोडर, विद्युत और प्रकाश व संचार शामिल हैं। एनएमपीटी द्वारा कार्गो के प्रहस्तन के लिए विचारित उपकरणों में केवल एक पे-लोडर और एक हॉपर है। अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए चेतीनॉद इंटरनेशनल बल्क प्राइवेट लिमिटेड (सीआईबीटीपीएल) द्वारा कुछ अतिरिक्त उपकरणों के लिए अनुरोध किया गया है। एनएमपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है कि 30,000 डीडब्ल्यूटी से नीचे के छोटे आकार

के पोतों पर कार्गो प्रहस्तन के लिए पोत पर केवल एक पोत-अन लोडर लगाया जाएगा। तदनुसार एक चल हॉपर का प्रावधान है। पोत से उतरायी के दौरान, जैट्टी से भंडारण क्षेत्र तक कार्गो ले जाने के लिए पर्याप्त संख्या में ट्रकों का प्रस्ताव किया गया है। अन्य कार्गो की इष्टतम क्षमता कम होने के कारण कभी-कभी आने वाले पोत का, ऐसे कार्गो के लिए भंडारण क्षेत्र में ठहराव समय अधिक लगता है ऐसे कार्गो को भंडारण क्षेत्र से सड़क माध्यम द्वारा खाली करने के लिए केवल एक पे-लोडर का प्रावधान किया गया है। इस परिप्रेक्ष्य में एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि दिशानिर्देशों में दी गई मानकीय सूची में अन्य कार्गो के प्रहस्तन हेतु कोई संकल्पना नहीं की गई है तथा कार्गो की आकलित इष्टतम क्षमता के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित उपकरण पर्याप्त हैं।

एनएमपीटी का स्पष्टीकरण विश्वसनीय मानते हुए अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित उपकरण योजना स्वीकार की जाती है।

(ग) विविध पूंजी लागत का आकलन सिविल और उपकरण लागत का 5% किया गया है जो कोयला टर्मिनल और बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित मानकों के अनुसार है।

(vii) नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम, दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार संशोधित पूंजी लागत का 16% आकलित किया गया है।

(viii) **प्रचालन लागत:**

(क) कोयला

(i) विद्युत लागत:

(क) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल के लिए विद्युत लागत की गणना के लिए निर्धारित मानक 1.4 यूनिट/टन है और एनएमपीटी द्वारा कोयला प्रहस्तन के लिए 1.4 यूनिट प्रति टन की विद्युत खपत पर ही विचार किया है, जिसके पूरी तरह यंत्रीकृत होने का प्रस्ताव है। दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों के अनुसार 1.4 यूनिट/टन की विद्युत खपत स्वीकार की जाती है।

(ख) एपीएसईजेडएल ने आपत्ति की है कि विद्युत लागत पर केवल कोयला प्रहस्तन के उपकरणों के लिए विचार किया गया है। इसमें सामान्य प्रकाश व्यवस्था या बैक-अप एरिया शामिल नहीं है। इसलिए इसने वर्तमान परियोजना के लिए लिक्विड टर्मिनल हेतु निर्धारित 2.4 लाख यूनिट/हैक्टेयर के मानक अनुसार विद्युत खपत पर विचार करने का अनुरोध किया है। एनएमपीटी ने एपीएसईजेडएल का सुझाव मान लिया है तथा संशोधित प्रस्ताव में, कोयला के लिए प्रस्तावित स्टेकयार्ड में, 15.01 हैक्टेयर के लिए और अन्य कार्गो के लिए 1 हैक्टेयर भू-क्षेत्र के लिए 2.4 लाख यूनिट/हैक्टेयर की दर का सुझाव मान लिया है। जैसा कि एपीएसईजेडएल ने ठीक ही कहा है कि कोयला के लिए तथा बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में, प्रकाश व्यवस्था हेतु विद्युत खपत के मानक नहीं दिए गए हैं। अतः एनएमपीटी द्वारा लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार निर्धारित मानकों पर विचार करते हुए बिजली की 2,40,000 यूनिट प्रति हैक्टेयर प्रति वर्ष की खपत विश्लेषण के आधार पर मानी जाती है। इसी प्रकार का दृष्टिकोण अपफ्रंट प्रशुल्क ऐसे ही अन्य मामलों में (लिक्विड कार्गो टर्मिनल को छोड़कर) भी अपनाया गया है।

(ग) रु.10.4 प्रति यूनिट की विद्युत प्रभार दस्तावेजों के आधार पर है अतः विश्लेषण के आधार पर स्वीकृत किया जाता है।

(ii) कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार सिविल कार्यों पर मरम्मत और अनुरक्षण के लिए सिविल लागत का 1% और मशीनी उपकरणों का 7% पर विचार किया गया है। एनएमपीटी द्वारा विविध पूंजी लागत पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत अलग-अलग गणित करने की अपेक्षा विविध पूंजी लागत को सिविल और उपकरण लागत का एक भाग माना गया है और यह अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में अपनाई गई पद्धति के अनुरूप है इसलिए स्वीकार की जाती है।

(iii) कोयला प्रहस्तन गतिविधियों के लिए समग्र स्थायी परिसंपत्तियों की 1% बीमा लागत और 5% अन्य व्यय पर आकलन किया गया है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप है।

(iv) एनएमपीटी द्वारा, संपत्तियों के संवधित समूहों के लिए एसएलएम के अंतर्गत कंपनी अधिनियम 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34% और उपकरणों पर 10.34% की दर से मूल्यहास का आकलन किया गया है। इसके पश्चात् कंपनी अधिनियम, 2013 के बारे में बताए जाने पर एनएमपीटी द्वारा उपकरणों पर 10% की दर से पुनः परिगणन किया गया है और यह उल्लेख किया गया है कि यह कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार है। एनएमपीटी द्वारा सिविल कार्यों में किसी प्रकार के मूल्यहास में संशोधन नहीं किया है।

कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार सिविल कार्यों के लिए मूल्यहास की दर 3.17% है। इसलिए सिविल कार्यों पर मूल्य हास, कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार लागू दरों के अनुसार संशोधित किया गया है। कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार प्लांट और मशीनरी पर स्ट्रेट लाइन मैथड (एसएलएम) के अनुसार एकल पारी के लिए मूल्यहास की दर 6.33% है। दो पारियों के लिए यह 9.5% होती है। एनएमपीटी द्वारा विचारित मूल्यहास की दर 10%, कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार लागू दर 9.5% के बहुत निकट है। विश्लेषण के प्रयोजन के लिए उपकरणों के लिए एनएमपीटी द्वारा विचारित मूल्यहास की दर 10% की बजाए 9.5% संशोधित की गई है।

मूल्यहास का परिकलन करते समय विविध पूंजी लागत को सिविल और उपकरण लागत का भाग माना गया है एनएमपीटी द्वारा विविध पूंजी लागत पर मूल्यहास अलग से कलित करने की अपेक्षा हास किया गया है। यह अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में अपनाई गई पद्धति के अनुरूप है अतः स्वीकार्य है।

(v) (क) अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लेख है कि पत्तन की भूमि के लिए लीज़ किराया का आकलन, संबंधित महापत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर आकलित किया जाएगा।

कोयला प्रहस्तन कार्यों के लिए 15.01 हैक्टेयर भूक्षेत्र तथा अन्य कार्यों प्रहस्तन कार्यों के लिए 1 हैक्टेयर भूक्षेत्र, कुल मिलाकर दोनों के कुल 16.1 हैक्टेयर के लिए एनएमपीटी द्वारा लीज़ रेट का आकलन किया गया है।

(ख) पत्तन ने पुष्टि की है कि ₹20.39 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की लाइसेंस फीस की दर पैरम्बूर गांव के लिए लागू लीज़ किराया अनुसार है जो इसके दरमानों में निर्धारित है और वार्षिक बढ़ोतरी के घटक को विचार में रखकर निर्धारित की गई है। इसलिए एनएमपीटी द्वारा आकलित भू-क्षेत्र लाइसेंस फीस स्वीकार्य है। भू-क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस के आकलन के अतिरिक्त एनएमपीटी द्वारा 16,250 वर्ग मीटर के जल क्षेत्र के लिए भी लाइसेंस फीस का आकलन किया गया है, जिसमें से 75% जलक्षेत्र कोयला प्रहस्तन कार्यों के लिए है। जल क्षेत्र के लिए रन 10.19 प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह पर विचार किया गया है जो भूमि के लिए लाइसेंस फीस का 50% है। एनएमपीटी द्वारा आकलित जल क्षेत्र की लाइसेंस फीस स्वीकार की जाती है।

(ख) अन्य कार्यों

(i) विद्युत लागत

(क) 2008 के दिशानिर्देशों में दिए गए मानक 100 यूनिट/क्रेन की दर से विद्युत लेवल लफिंग (इएलएल) क्रेनों के लिए हैं। अन्य कार्यों की उत्तरायी मशीनीकृत कोयला अनलोडिंग उपकरणों के माध्यम से किया जाना प्रस्तावित है अतः एनएमपीटी द्वारा विद्युत खपत का प्रस्ताव है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि ग्रेब प्रकार के कोयला अनलोडरों द्वारा खपत इलेक्ट्रिकल लेवल लफिंग क्रेनों के मुकाबले विद्युत की अधिक होगी। पत्तन द्वारा पुष्टि की गई है कि उत्तरायी के उपकरणों और मोबाइल हॉपर्स द्वारा संयुक्त रूप से 500 यूनिट/प्रति घंटा की दर से बिजली-खपत डीपीआर पर आधारित है।

एनएमपीटी द्वारा दिए गए उपर्युक्त स्पष्टीकरण के परिप्रेक्ष्य में और यह मानते हुए कि किसी भी उपयोक्ता/प्रत्याशी बोलीकार द्वारा, एनएमपीटी द्वारा विचार विद्युत खपत आकलन पर किसी प्रकार की आपत्ति नहीं उठाई गई है और यह डीपीआर के अनुसार है, पत्तन द्वारा दी गई रिपोर्ट के आधार पर विश्वसनीय मानते हुए स्वीकार्य है।

(ख) अन्य कार्यों के लिए आबंटित किए जाने वाली 1 हैक्टेयर भूमि के लिए, एनएमपीटी द्वारा 2.4 लाख यूनिट/हैक्टेयर/वर्ष की दर से सामान्य प्रकाश व्यवस्था हेतु विद्युत खपत पूर्वोक्त पैराग्राफों के आधार पर स्वीकार्य है।

(ग) बहुउद्देशीय बर्थ के लिए उपकरणों की विद्युत/तेल ईंधन लागत के लिए, 2008 के दिशानिर्देशों में 4000 घंटों के मानक निर्धारित किए गए हैं। प्राधिकरण द्वारा, एक बेजोड़ उपकरण के लिए 4000 कार्य-घंटे के मानक पर विचार किया जाता है। एक अधिकार-संपन्न टर्मिनल के लिए 6132 कार्य घंटे प्राधिकरण द्वारा स्वीकार्य है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस मामले में अर्थात् मोबाइल-हॉपर और पे-लोडर का प्रस्ताव अन्य कार्यों के प्रहस्तन के लिए भी किया गया है जो कुल इष्टतम क्षमता का केवल 25% भाग है। अतः 4000 घंटों के कार्य मानकों के स्थान पर एनएमपीटी द्वारा विद्युत के आकलन तथा मोबाइल हॉपर्स, पे-लोडर तथा ट्रकों के लिए 1231.88 कार्य घंटों पर

विचार किया गया है। एनएमपीटी द्वारा 1231.88 कार्य घंटे अन्य कार्गो की क्षमता के लिए 20 घंटे/दिन अर्थात् $(492750/8000) \times 20$ घंटे/दिन के हिसाब से कलित किए गए हैं। हमारी गणना के हिसाब से प्रति दिन घंटे 16.8 लेते हुए (24 कार्यघंटों का 70% प्रयोग) विचार किया गया है। संशोधित कार्य घंटे 1034.78 घंटे परिकलित होते हैं।

(घ) जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है ₹10.4 प्रति यूनिट की विद्युत दर दस्तावेजी साक्ष्यों पर आधारित है अतः विश्लेषणानुसार स्वीकार्य है।

(ii) ट्रकों का लीज़ पर लिया जाना:

एनएमपीटी ने अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए 20 ट्रकों को लीज़ किराए पर लिए जाने का प्रस्ताव किया है। 2008 के दिशानिर्देशों में, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के आधार पर उपकरणों/ट्रकों को किराए पर लिए जाने संबंधी उल्लेख नहीं है। 2008 के दिशानिर्देशों में पत्तन न्यास द्वारा पूंजी लागत के आकलन के लिए उपकरणों की मानकीय सूची दी गई है। पूंजी लागत प्रचालन लागत, आरओसीई और वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) के आधार पर इष्टतम क्षमता के लिए संदर्भ प्रशुल्क का परिकलन किया जाता है क्योंकि एनएमपीटी का दृष्टिकोण 2008 के दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है इसलिए एनएमपीटी को दिशानिर्देशों से विचलित होने का औचित्य बताने के पर्याप्त कारण तथा किराए पर लेने से लागत में होने वाले लाभों का ब्यौरा अर्थात् ट्रकों की खरीद की अपेक्षा लीज़ पर लिए जाने के प्रस्ताव के बारे में, प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि कुल इष्टतम क्षमता 6.73 एमटीपीए, अन्य कार्गो की इष्टतम क्षमता केवल 0.49 एनएमपीटी है। इससे मासिक प्रहस्तन लगभग 42000 टन $(0.49/12)$ होगा और एक पोत के लिए 20-30 दिन लग जाते हैं। इससे आगे एनएमपीटी ने विचार किया है कि बीओटी ऑप्रेटर, कोयले वाले पोत की प्राथमिकता के आधार पर ही अन्य कार्गो का प्रहस्तन कर सकता है। इसलिए पत्तन का मत है कि अन्य कार्गो का प्रहस्तन केवल पहले के कुछ वर्षों में जारी रहेगा जिसके दौरान कोयला कार्गो को बढ़ा दिया जाएगा। अन्य कार्गो की प्रकृति की मात्रा बहुत कम होने के कारण उसके प्रहस्तन के लिए एनएमपीटी द्वारा ट्रकों की खरीद की संकल्पना नहीं की गई है क्योंकि ये अधिकांश समय खाली खड़े रहेंगे। अतः कार्गो प्रहस्तन लागत को इष्टतम बनाने और पोतों के आगमन की स्थिति अनिश्चित होने और राजस्व को दृष्टिगत रखते हुए ट्रकों को लीज़ पर लिए जाने का प्रस्ताव किया गया है। एनएमपीटी के स्पष्टीकरण और डीपीआर में ट्रकों के किराए पर लिए जाने की सिफारिश के मद्देनजर, 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 3.2 में इस प्राधिकरण को प्रदत्त अधिकारों का प्रयोग करते हुए पत्तन की इस परियोजना के लिए ट्रकों को लीज़ पर लिए जाने का प्रस्ताव स्वीकार्य है।

पत्तन द्वारा 14 ट्रकों के लिए परिकलन विवरण प्रस्तुत किया है और खराबी या कार्य का अधिक दबाव होने के परिणामस्वरूप 6 अन्य ट्रकों का आकलन भी किया है। अतः एनएमपीटी द्वारा कुल किराए और इनके लिए तेल ईंधन हेतु 20 ट्रकों पर विचार किया गया है। एनएमपीटी की पद्धति के अनुसार 20 घंटों की अपेक्षा केवल कार्य घंटे : 16.8 (अर्थात् 24 घंटे का 70% प्रयोग) के सिवाए ट्रकों की संख्या 14 ट्रक की अपेक्षा 16 ट्रक आती है। हमारी गणना के अनुसार किराया लागत और ईंधन खपत के लिए 16 ट्रकों पर विचार किया गया है। एनएमपीटी द्वारा उल्लिखित कारणों कि इस प्रकार के कार्गो की मात्रा कुल इष्टतम क्षमता के अनुपात में बहुत कम है और यह ट्रकों को खाली खड़े नहीं रहने देना चाहता। ट्रकों में खराबी आने और कार्य के अधिक दबाव के कारण 6 अतिरिक्त ट्रकों का प्रस्ताव मान्य नहीं है।

एनएमपीटी द्वारा ₹10,000 प्रति ट्रक प्रतिदिन का किराया प्रभार का आकलन यह उल्लेख करते हुए किया है कि यह एनएमपीटी के दरमानों में निर्धारित फॉर्क लिफ्ट ट्रक के किराया प्रभार पर आधारित है। यह उल्लेख

करना प्रासंगिक होगा कि डीपीआर में भी ट्रकों का किराया प्रभार रु10,000/- प्रति ट्रक प्रति दिन का आकलन किया गया है। अतः एनएमपीटी द्वारा विचारित ट्रक प्रभार विश्वस्नीय है। उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार ट्रकों का किराया प्रभार एनएमपीटी द्वारा आकलित रु1.28 करोड़ के स्थान पर रु1.02 करोड़ गणित होता है।

(iii) **ईंधन लागत**

- (क) पत्तन द्वारा इस परियोजना के लिए 10 टन वाले एक पे-लोडर, तथा किराए पर लिए जाने वाले प्रस्तावित 20 ट्रकों के लिए ईंधन की लागत का आकलन किया है। 10 टन वाले एक पे-लोडर के लिए 12 लीटर/घंटा की दर से ईंधन खपत, 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार पाई गई है इसलिए स्वीकार्य है।
- (ख) लीज पर लिए जाने वाले ट्रकों के लिए 10 लीटर/घंटा/ट्रक की दर से ईंधन खपत पर विचार किया गया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2008 के दिशानिर्देशों में ट्रकों की ईंधन के खपत के बारे में कोई मानक निर्धारित निर्धारित नहीं किए गए हैं। इन मदों के लिए कोई मानक निर्धारित न होने और यह मानते हुए कि एनएमपीटी द्वारा ट्रकों के लिए विचारित ईंधन खपत डीपीआर पर आधारित हैं विश्लेषण के अनुसार विश्वसनीय मानी जाती है। जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है, एनएमपीटी द्वारा विचारित 20 ट्रकों के स्थान पर हमारे द्वारा 16 ट्रकों पर विचार किया गया है।
- (ग) मोबाइल हॉपर और ट्रकों के लिए ईंधन लागत, पूर्वोक्त पैराग्राफों में दिए गए कारणों से एनएमपीटी द्वारा आकलित 1231.88 घंटों के स्थान पर 1034.78 कार्य घंटों के लिए आकलन किया गया है।
- (घ) ईंधन की रु52.59 प्रति लीटर इकाई-दर, बिजली के वर्तमान बिलों की प्रतियों से समर्थित है अतः विश्वस्नीय है।
- (iv) सिविल कार्यों के लिए किसी प्रकार की मरम्मत और अनुरक्षण लागत का कोई आकलन नहीं किया गया है क्योंकि अन्य कार्यों के लिए सिविल कार्य की पोत द्वारा परिकल्पना नहीं की गई है। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार एनएमपीटी, ने मशीनी उपकरणों के लिए 5% की दर से मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार किया है।
- (v) बीमा लागत का आकलन व अन्य व्यय का आकलन समग्र परिसंपत्तियों पर क्रमशः 1% और 5% की दर से किया गया है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप है।
- (vi) उपकरणों पर मूल्यहास की दर में संशोधन करके इसे एनएमपीटी द्वारा विचारित 10% के स्थान पर, पूर्वोक्त कारणों से 9.5% किया गया है।
- (vii) कोयला के लिए भूमि के लिए लाइसेंस फीस हेतु अपनाए गए दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए अन्य कार्यों के लिए 1 हेक्टेयर भूमि के लिए लीज किराया का आकलन किया गया है। 16250 वर्ग मीटर जल-क्षेत्र पर लाइसेंस फीस तथा उसका 25% अन्य कार्यों के लिए, कोयला कार्यों के लिए उल्लिखित पूर्वोक्त कारणों से स्वीकार की जाती है।

(ix) एनएमपीटी द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्तुत विवरणी में विश्लेषण अनुसार और उसकी एक प्रति अनुलग्नक-1 के तौर पर संलग्न की जाती है।

(क) कोयला

(i) कोयला प्रहस्तन के लिए वार्षिक राजस्व मांग जो कि प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम का योग है, पत्तन द्वारा आकलित ₹181.15 करोड़ की अपेक्षा 179.33 करोड़ आकलित किया गया है।

(ii) वार्षिक राजस्व मांग के विभाजन के मानक प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार के लिए क्रमशः 98%, 1% और 1%, 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित है। इन मानकों के विपरीत एनएमपीटी ने वार्षिक राजस्व मांग का 99% प्रहस्तन प्रसार और 1% भंडारण प्रभार के तौर पर प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी ने यह कहते हुए विविध प्रभार का प्रस्ताव नहीं किया है कि विविध सेवाओं के अंतर्गत सेवाओं की सूची तैयार करना कठिन है। इस प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क के कुछ मामलों में संबंधित पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर वार्षिक राजस्व के आधार पर ऐसे विचलन की अनुमति प्रदान की है। तदनुसार, संबंधित गतिविधियों के लिए, एनएमपीटी द्वारा अनुपाततः ₹179.34 करोड़ और ₹1.81 करोड़ की अपेक्षा ₹177.54 करोड़ प्रहस्तन कार्य और ₹1.79 करोड़ भंडारण कार्य के लिए विभाजन किया गया है।

(iii) कोयला प्रहस्तन से प्राप्त राजस्व मांग और कोयला प्रहस्तन के लिए बर्थकी इष्टतम क्षमता पर विचार करते हुए कोयला प्रहस्तन की दर प्रति टन ₹284.50 निकलती है जबकि पत्तन द्वारा ₹287.39 प्रति टन की दर प्रस्तावित है। एनएमपीटी ने यह स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित कोयला व अन्य कार्गो दोनों पूर्णतया विदेशी कार्गो है। एनएमपीटी ने प्रहस्तन प्रभार के लिए दर निर्धारण के लिए तटीय कार्गो के लिए कोई तटीय कार्गो के लिए कोई प्रस्ताव नहीं किया है क्योंकि एनएमपीटी द्वारा संपूर्ण कार्गो को विदेशी कार्गो मान लिया गया है। तापीय कोयला (जो तटीय रियायत का पात्र नहीं होता है) को छोड़कर तटीय कार्गो के लिए सरकारी दिशानिर्देशानुसार, अनुपालन के लिए रियायती दरें निर्धारित की गई हैं। यद्यपि इनका राजस्व प्राप्ति पर कोई असर नहीं पड़ता है।

(iv) पत्तन द्वारा विचार किया गया है कि 25% कोयला कार्गो के लिए प्रस्तावित भंडारण के लिए 25 दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात भंडारण प्रभार लागू होगा। पत्तन द्वारा भिन्न-भिन्न स्लैबों के लिए भिन्न-भिन्न दरों का प्रस्ताव किया गया है तथा उनकी गणना का विवरण भी प्रस्तुत किया है। एनएमपीटी के दृष्टिकोण के अनुसार निशुल्क अवधि के समाप्त होने के पश्चात पहले 5 दिन के सलैब के लिए ₹ 1.07 प्रति टन प्रति दिन, दूसरे सलैब के लिए ₹ 1.61 टन/दिन तथा तीसरे सलैब के लिए ₹2.14 टन/दिन की दर का परिकलन किया है।

(ख) अन्य कार्गो

(i) अन्य कार्गो के लिए वार्षिक राजस्व जो कि प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम का योग है पत्तन द्वारा आकलित ₹4.25 करोड़ की अपेक्षा ₹ 3.78 करोड़ आकलित किया गया है।

(ii) एनएमपीटी द्वारा दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए आकलित राजस्व मांग का 90% प्रहस्तन, 5% भंडारण और 5% विविध प्रभार के विपरीत क्रमशः 95% प्रहस्तन, 5% भंडारण प्रभार के लिए प्रस्ताव किया है। जैसा कि पहले भी विविध प्रभार के प्रस्ताव पेश न करने के कारणों का पहले भी उल्लेख किया गया है, एनएमपीटी द्वारा वार्षिक राजस्व मांग का अनुपाततः विभाजन

स्वीकार किया जाता है। तदनुसार, ₹3.58 करोड़ प्रहस्तन कार्यो तथा ₹. 0.19 करोड़ भंडारण कार्यो के लिए तय किए गए हैं।

- (iii) अन्य कार्गो की क्षमता व अन्य कार्गो के प्रहस्तन दर से अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर ₹82.13 प्रतिटन की अपेक्षा ₹72.64/टन आती है जो पत्तन ने उल्लेख किया है कि समस्त कार्गो विदेशी कार्गो माना गया है अतः एनएमपीटी द्वारा तटीय कार्गो के प्रतिशत भाग के लिए प्रहस्तन प्रभार की दर निर्धारित करने का प्रस्ताव नहीं किया गया है। तटीय कार्गो के लिए रियायती दरें सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार तय की जाती हैं। यद्यपि इसका राजस्व प्राप्ति पर कोई असर नहीं है।
- (iv) पत्तन का विचार है कि समस्त अन्य 100 प्रतिशत कार्गो पर प्रस्तावित 5 दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात अधिक भंडारण प्रभार लगाया जाए। पत्तन द्वारा अन्य कार्गो जैसे कि जिप्सम, डोलोमाइट और चूना पत्थर के लिए भिन्न-भिन्न सलैबों के अनुसार भिन्न दरों का प्रस्ताव किया गया है और उनके लिए विस्तृत परिकलन विवरण प्रस्तुत किया है। एनएमपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसरण करते हुए, निशुल्क अवधि (5दिन) के समाप्त होने के पश्चात ₹0.78 /टन/दिन पहली सलैब, ₹1.17 टन/दिन दूसरी सलैब ₹1.56 टन/दिन तीसरी सलैब की दर से भंडारण प्रभार का परिकलन किया गया है।
- (v) एनएमपीटी द्वारा उन सेवाओं के लिए संयोजी प्रहस्तन प्रभार सहित, जो पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरमानों में शामिल हैं, उचित शर्तों का प्रस्ताव किया है।
- (vi) जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है कि यह बर्थ एनएमपीटी द्वारा निर्मित है। इस परियोजना में बर्थ में संरचना के लिए प्रचालक की संकल्पना नहीं की गई है। अतः पत्तन द्वारा किसी प्रकार के बर्थ प्रभार का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- (vii) प्रस्तावित अपफ्रंट अनुसूची में विलम्बित भुगतानों पर दंडक ब्याज/16.75% वार्षिक के दर सहित वापसी भुगतान का प्रस्ताव किया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि यह पीपीपी परियोजना 30 वर्ष तक की लम्बी अवधि के लिए है। अतः उपयोक्ता द्वारा विलम्बित भुगतानों के लिए एक विशिष्ट दंडक ब्याज दर प्रचालक द्वारा वापसी निर्धारित करने की अपेक्षा में आंशिक तौर पर संशोधन किया जाता है कि दंडक ब्याज दर, भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग रेट से 2% अधिक रहेगी। अपफ्रंट और संदर्भ प्रशुल्क के अन्य मामलों में भी ऐसी प्रक्रिया अपनाई गई है।
- (viii) प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची में एनएमपीटी द्वारा कुछ शर्तें रखी गई हैं जैसे कि बिलों (की राशि) का राउंड ऑफ किया जाना, टर्मिनल प्रचालक को अधिकतम दर-सीमा से नीचे के प्रभार लगाना, टर्मिनल प्रचालक के कारण होने वाले विलम्ब के प्रभार न लगाना आदि को अधिशासित करने वाली शर्तें, जो दरमानों में निर्धारित सामान्य शर्तों के समरूप हैं।
- (ix) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश-2013 के खंड 2.2 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा कार्य निष्पादन मानकों सहित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है। यद्यपि संशोधित दिशानिर्देश-2013 के अनुसार प्राधिकरण को पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानकों पर ध्यान देने की आवश्यकता नहीं है, फिर भी कोई कारण नहीं है कि पत्तन समुचित एवं प्राप्य कार्य निष्पादन मानक का प्रस्ताव पेश न करें। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एक पत्र पोत परिवहन मंत्रालय को भेजा गया है जिसमें अनुरोध किया गया है कि सभी महापत्तन न्यासों को समुचित और प्राप्त किए जा सकने

वाले कार्य निष्पादन मानक, जो पीपीपी परियोजना के लिए परिकल्पित ईष्टतम क्षमता में विचारित निष्पादन (प्रहस्तन) दर से कम न हों, का ही प्रस्ताव करने के लिए परामर्श दिया जाए।

एनएमपीटी द्वारा अन्य निष्पादनों के साथ-साथ समग्र बर्थ आउटपुट के तौर पर ही निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। समग्र बर्थ आउटपुट के तौर पर प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक तापीय कोयला के लिए 35000 टन/दिन तथा अन्य कोयला के लिए 8000 टन/दिन है जो एनएमपीटी द्वारा विचारित प्रहस्तन दर पर आधारित हैं। पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निरूपादन मानक इन कार्गो समूहों के लिए एनएमपीटी द्वारा बर्थिंग और डी-बर्थिंग समय का समंजन करने से पूर्व विचारित प्रहस्तन दर पर आधारित हैं। इन कार्य निष्पादन मानकों के अतिरिक्त एनएमपीटी ने कार्गो के आगम और वितरण प्रचालन कार्यों के लिए ट्रांजिट स्टोरेज ड्रैग टाइम तथा टर्न अराउंड टाइम के लिए भी निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक, 2013 के प्रशुल्क दिशा निर्देशानुसार, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची सहित अधिसूचित किए जाते हैं।

12.1. दिशानिर्देश के खंड 2.8 के अनुसार प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक(डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः तथा प्रासंगिक वर्ष के 01 अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी। वर्तमान मामले में क्योंकि अप्रैल प्रशुल्क परिकल्पन के लिए पूंजी लागत और प्रचालन लागत की प्रति इकाई दर एनएमपीटी के अनुसार वर्ष 2015 की है, इसे एनएमपीटी की रिपोर्ट के अनुसार, आधार थोक मूल्य सूचकांक के निर्धारण के लिए उपर्युक्त पाया गया है जिस पर, 01 जनवरी, 2015 से प्रत्येक वर्ष स्वतः विचार किया जाएगा। एनएमपीटी ने प्रत्येक वर्ष 01 जनवरी, 2015 को थोक मूल्य सूचकांक का ऐसे स्वतः समंजन के लिए आधार मानने का भी अनुरोध किया है जिसे अनुमोदित किया जाता है।

12.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 व 2.9.2 के अनुसार वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ होने से पूर्व निजी प्रचालक इस प्राधिकरण से अनुमोदित अधिकतम सीमा दरें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अनुसार, शर्तों की विवरणी सहित दरमान अधिसूचित करने का अनुरोध करेगा।

12.3. उपर्युक्त के अनुरूप संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची, इसे अधिशासित करने वाली शर्तों के अनुसार संशोधित कर दी गई है।

12.4. न्यू मंगलूर पत्तन न्यास पर कोयला प्रहस्तन के लिए संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुलग्नक- II** व कार्य निष्पादन मानक **अनुलग्नक -III** पर संलग्न है।

12.5. परिणामतः और उपर्युक्त दिए गए कारणों से और समग्र सोच विचार के पश्चात यह प्राधिकरण, एनएमपीटी पर बर्थ संख्या 12 पर बल्क कार्गो के लिए उपकरणों का प्रावधान करने हेतु संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है।

12.6 संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्य निष्पादन मानक, बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, एनएमपीटी को, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

13.1. वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश का पैरा 2.2 में दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो परियोजना की संपूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों "कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क" सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से लागू होगा।

13.2 प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ रियायत करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।

13.3. प्रस्ताव के प्राप्त होने के 7 दिनों के भीतर प्राधिकरण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने के बारे में महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।

13.4. लाइसेंस धारक की स्थिति में, पिछले 12 माह में रियायत करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न होने पर प्राधिकरण, आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।

13.5. महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।

13.6. कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण कार्य निष्पादन मानक और प्रचालक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा। प्राधिकरण प्रचालक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण दर्शाते हुए एक उदाहरण, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के "परिशिष्ट" में दिया गया है।

13.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से पीपीपी प्रचालक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी प्रचालक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

13.8. जैसाकि कि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य निष्पादन संबंधी मानकों के पीपीपी प्रचालक के द्वारा पूरा करने के बारे में कोई शिकायत है तो वह इस प्राधिकरण को एक प्रतिवेदन दे सकता है। उसके पश्चात यह प्राधिकरण प्रतिवेदन के आधार पर एक जांच करेगा तथा अपनी निष्कर्ष रिपोर्ट संबंधित पत्तन न्यास को दे देगा। महापत्तन न्यास उस निष्कर्ष रिपोर्ट पर रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

13.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के 15 दिन के अंदर संबंधित प्रचालक लाइसेंस करार इस प्राधिकरण को भेजेगा जो इसे अपनी वेबसाइट पर लोड करेगा।

13.10. पीपीपी प्रचालक इस प्राधिकरण को कार्गो परिवहन शिप बर्थ की दिन की आऊटपुट तथा प्रत्येक बर्थ के लिए लगाए गए प्रशुल्क के बारे में तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। ये तिमाही रिपोर्ट पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रत्येक आगामी तिमाही की समाप्ति के बाद एक माह के अंदर प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी इस प्राधिकरण को प्रस्तुत की जाएगी।

13.11. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचनाएं अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वह सूचना जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हो, को वेबसाइट पर प्रकाशित न करने के लिए लाइसेंस धारक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध डाटा/सूचना के वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होने के विस्तृत कारणों तथा उससे राजस्व/तथा प्रकाशन से प्रचालन पर होने वाले दुष्प्रभावों के साथ किए जाने चाहिए। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम निर्णय माना जाएगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/15/306]

न्यू मंगलौर पत्तन न्यास पर बल्क कार्गो की उतराई-चढ़ाई के लिए उपकरण उपलब्ध कराने के लिए बर्थ संख्या 12 के यंत्रीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत विवरण

(करोड में)

क्र. सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 3.8.2015 में अनुमान	एनएमपीटी द्वारा अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21.9.2015 में अनुमान	टीएएमपी द्वारा यथा विचारित
I	इष्टतम क्षमता			
(i)	इष्टतम घाट क्षमता			
(क).	कोयला:			
(i).	पार्सल आकार प्रति पेनामैक्स पोत (टन में) (एस1)	45,000	45,000	45,000
(ii).	पार्सल आकार प्रति पेनामैक्स पोत (टन में) (एस 2)	54,000	54,000	54,000
(iii).	पार्सल आकार प्रति पेनामैक्स पोत (टन में) (एस 3)	63,000	63,000	63,000
(iv).	पार्सल आकार प्रति पेनामैक्स पोत (टन में) (एस 4)	72,000	72,000	72,000
(v).	पेनामैक्स पोत के अंश की प्रतिशतता (पी1)	20.00%	20.00%	20.00%
(vi).	पेनामैक्स पोत के अंश की प्रतिशतता (पी 2)	30.00%	30.00%	30.00%
(vii).	पेनामैक्स पोत के अंश की प्रतिशतता (पी 3)	30.00%	30.00%	30.00%
(viii).	पेनामैक्स पोत के अंश की प्रतिशतता (पी 4)	20.00%	20.00%	20.00%
(ix).	पोत की औसत कार्गो क्षमता (एस 1 * पी 1) + (एस 2 * पी 2) + (एस 3 * पी 3) + (एस 4 * पी 4)	58,500	58,500	58,500

(x).	अनलोडिंग दर(मानदंडों के अनुसार)	(टन/दिन)	35,000	35,000	35,000
(xi).	पोत के लिए औसत लोडिंग/अनलोडिंग समय (दिनों की सं.) ((ix)/(x))		1.6714	1.6714	1.6714
(xii).	बर्थिंग/डी-बर्थिंग समय (दिनों की सं.)		0.1250	0.1250	0.1250
(xiii).	टर्न अराउण्ड समय (दिनों की सं.)		1.7964	1.7964	1.7964
(xiv).	इष्टतम घाट क्षमता आकलन में विचारित अनलोडिंग दर (टन/दिन) ((ix)/(xiii))		32,565	32,565	32,565
(xv).	कोयला की इष्टतम घाट क्षमता (अनलोडिंग दर प्रति दिन * 365दिन * 70% * 75% कोयले का अंश) (ए)		6,240,194	6,240,194	6,240,268
			(32,565 / दिन * 365 दिन * 70% * 75%)	(32,565 / दिन * 365 दिन * 70% * 75%)	(32,565 / दिन * 365 दिन * 70% * 75%)
(ख).	अन्य कार्गो:				
(i).	पार्सल आकार प्रति पोत (टन में) (S1)		27,000	27,000	27,000
(ii).	अनलोडिंग दर (टन/दिन)		8,000	8,000	8,000
(iii).	पोत के लिए औसत लोडिंग/अनलोडिंग समय (दिनों की सं.) ((i)/(ii))		3.375	3.375	3.375
(iv).	बर्थिंग/डी-बर्थिंग समय (दिनों की सं.)		0.125	0.125	0.125
(v).	टर्न अराउण्ड समय (दिनों की सं.)		3.500	3.500	3.500
(vi).	इष्टतम घाट क्षमता आकलन में विचारित अनलोडिंग दर (टन/दिन) ((i)/(v))		7,714	7,714	7,714
(vii).	अन्य कार्गो की इष्टतम घाट क्षमता (अनलोडिंग दर प्रति दिन * 365 दिन * 70% * 25% अन्य कार्गो का अंश) (ख)		492,750	492,750	492,732
			(7,714 /दिन * 365 दिन * 70% * 25%)	(7,714 / दिन * 365 दिन * 70% * 25%)	(7,714 / दिन * 365 दिन * 70% * 25%)
(viii).	कुल इष्टतम घाट क्षमता (टन में) [(i) + (ii)]		6732944	6732944	6733000
(ii).	इष्टतम यार्ड क्षमता				
(क).	कोयला:				
(i).	उपलब्ध भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मी. में) (ए)		150100	150100	150100
(ii).	स्टेकिंग के लिए प्रयोग किए जाने वाले यार्ड क्षेत्र की प्रतिशतता (क्यू)		61.55%	61.55%	61.55%
(iii).	स्टेकिंग कारक (टन प्रति वर्ग मीटर) (बी)		6.44	6.44	6.44
(iv).	टर्न ओवर अनुपात (सी)		15.00	15.00	15.00
(v).	कोयले की इष्टतम यार्ड क्षमता (ए * बी * सी * क्यू * 70%)		6248088	6248088	6247179
(b).	अन्य कार्गो:				
	चना, जिप्सम, डोलोमाइट के				
(i).	उपलब्ध भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मी. में) (ए)		10000.00	10000.00	चूँकि बहु-उद्देशीय कार्गो के लिए इष्टतम कार्गो क्षमता का
(ii).	स्टेकिंग के लिए प्रयोग किए जाने वाले यार्ड क्षेत्र की प्रतिशतता (क्यू)		90.00%	90.00%	
(iii).	स्टेकिंग कारक (टन प्रति वर्ग मीटर) (बी)		3	3	

(iv).	टर्न ओवर अनुपात (सी)	12	12	मूल्यांकन करने के लिए कोई मानदंड नहीं है, इसलिए आकलन नहीं किया गया
(v).	अन्य कार्गो की इष्टतम यार्ड क्षमता (उर्वरक को छोड़कर) (ए * बी * सी * क्यू * 70%)	226,800	226,800	
(vi).	उर्वरक के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता (उर्वरक के लिए भण्डारण की कोई परिकल्पना नहीं। एनएमपीटी द्वारा कोई कार्य प्रणाली नहीं)	273,200	273,200	
(vii).	अन्य कार्गो के लिए कुल क्षमता (ए) +(बी)	500,000	500,000	
(viii).	कुल इष्टतम यार्ड क्षमता (टन में) [(ii) (ए) + (ii) (बी)]	6748088	6748088	6247179
(iii).	सुविधा की कुल इष्टतम क्षमता (टन में) (इष्टतम घाट क्षमता और इष्टतम यार्ड क्षमता का निम्न)			
(क).	कोयले के लिए	6,240,194	6,240,194	6,240,268
(ख).	अन्य कार्गो के लिए	492,750	492,750	492,732
(ग).	कुल इष्टतम क्षमता (टन में)	6,732,944	6,732,944	6,733,000
(घ).	सुविधा की इष्टतम क्षमता (एमटीपीए में)	6.73	6.73	6.73
	-			
II	पूँजी लागत			
क.	कार्गो उतराई-चढ़ाई गतिविधि			
(i)	सिविल लागत			
(क).	कोयला			
(i).	सिविल कार्य	2.74	2.74	2.74
(ii).	संरचनात्मक कार्य	21.03	21.03	21.03
(iii).	कन्वेयर की सिविल और संरचनात्मक लागत	77.09	77.09	77.09
(iv).	नियंत्रण कक्षा/ उप केन्द्र/भवन	3.30	3.30	3.30
(v).	वैगन लोडिंग के लिए विद्यमान रेलवे यार्ड पर अतिरिक्त रेल साइडिंग (1850मी)	8.33	8.33	8.33
(vi).	स्टॉक यार्ड सीमा दीवार	3.00	3.00	3.00
(vii).	मार्ग खंडजा	18.52	18.52	18.52
(ख).	अन्य कार्गो:	0.00	0.00	0.00
(ग).	कुल सिविल लागत (a + b)	134.00	134.00	134.00
(ii).	उपकरण लागत			
(क).	कोयला			
(i).	ग्रेब अनलोडर्स - 2000 टीपीएच - 2 संख्या	90.00	90.00	90.00
(ii).	जेट्टी कन्वेयर (4000 टीपीएच) - 2 पंक्ति	12.15	12.15	12.15
(iii).	आरएलएस तक कन्वेयरों के बीच में (11 संख्या)	37.95	37.95	37.95
(iv).	स्टाकयार्ड के लिए कन्वेयर (4000 टीपीएच) - 2पंक्ति	40.80	40.80	40.80
(v).	स्टेकर उपकरण (मानदंड - 2 स्टेकर, प्रस्ताव-4 स्टेकर)	48.00	48.00	48.00
(vi).	रीक्लेमर उपकरण (मानदंड- 2 रीक्लेमर, प्रस्ताव - 3 रीक्लेमर)	39.00	39.00	39.00
(vii).	द्रुत लोडिंग प्रणाली (आरएलएस)(2000-4000टीपीएच)	30.00	30.00	30.00
(viii).	पे लोडर - 10टी - (मानदंड - 3 संख्या, प्रस्ताव - 1 संख्या)	0.40	0.40	0.40
(ix).	ट्रक लोडिंग प्रणाली	3.50	3.50	3.50
(x).	उपयोगिताएं	9.50	9.50	9.50
	कोयले के लिए कुल उपकरण लागत	311.30	311.30	311.30

(ख).	अन्य कार्गो			
(i).	चल होपर(30 मी3) - 1 संख्या	1.50	1.50	1.50
(ii).	पे लोडर- 4.5 क्यूमी – 1 संख्या	0.40	0.40	0.40
	अन्य कार्गो के लिए कुल उपकरण लागत	1.90	1.90	1.90
	-			
(ग).	कुल उपकरण लागत (क + ख)	313.20	313.20	313.20
	-			
(iii).	विविध			
(क).	कोयले के लिए सिविल लागत और उपकरण लागत पर - 5%	22.26	22.26	22.26
(ख).	अन्य कार्गो के लिए उपकरण लागत पर - 5%	0.10	0.10	0.10
	कुल विविध व्यय (क + ख)	22.36	22.36	22.36
	-			
(iv).	कुल पूँजी लागत (i + ii + iii)	469.56	469.56	469.56
	-			
III	प्रचालन लागत			
(i)	कोयला:			
	(क). विद्युत लागत	9.09	9.09	9.09
		(1.4 यूनिट/टन * 6.24एमएमटीपीए* `10.4 / यूनिट)	(1.4 यूनिट/टन * 6.24 एमएमटीपीए * `10.4/ यूनिट)	(1.4 यूनिट/टन * 6.24 एमएमटीपीए * `10.4 यूनिट)
	(ख). विद्युत प्रकाश लागत	--	3.75	3.75
			(2.4 लाख यूनिट प्रतिवर्ष * 15.01हैक्टैयर * `10.4/यूनिट)	(2.4 लाख यूनिट प्रतिवर्ष * 15.01 हैक्टैयर * `10.4/यूनिट)
	(ख). मरम्मत और अनुरक्षण			
	- सिविल सम्पत्ति	1.34	1.34	1.41
		(1% * `134 करोड़)	(1% * `134 करोड़)	(1% * `140.71 करोड़ विविध लागत सहित)
	- यांत्रिक और विद्युत उपकरण	21.79	21.79	22.88
		(7% * `311.30 करोड़)	(7% * `311.30 करोड़)	(7% * `326.87 करोड़ विविध लागत सहित)
	- विविध सम्पत्ति [टीएमपी – सिविल/यांत्रिक लागत में सम्मिलित]	--	1.11	--
			(5% * `22.26 करोड़)	
	(ग). बीमा	4.68	4.68	4.68
		(1% * `467.57 करोड़)	(1% * `467.57 करोड़)	(1% * `467.57 करोड़)
	(घ). मूल्यहास			
	- सिविल कार्य	4.48	4.48	4.46
		(3.34% * `134 करोड़)	(3.34% * `134 करोड़)	(3.17% * `140.71 करोड़ विविध लागत सहित)
	- यांत्रिक कार्य	32.19	31.13	31.05
		(10.34% * `311.30 करोड़)	(10% * `311.30 करोड़)	(9.50% * `326.87 करोड़ विविध लागत सहित)
	- विविध सम्पत्ति [टीएमपी – सिविल/यांत्रिक लागत में सम्मिलित]	1.83	1.78	--
		((3.34% * 5% *	((3.34% * 5% *	

		`134 करोड़) + (10.34% * 5% * `311.30 करोड़))	`134 करोड़) + (10.34% * 5% * `311.30 करोड़))	
	(ड). लाइसेंस शुल्क			
	भूमि क्षेत्र	3.67	3.67	3.67
		(15.01 हेक्टेयर * ` 20.39/ वर्गमी /मास *12मी)	(15.01 हेक्टेयर * ` 20.39/वर्गमी/मास *12 मी)	(15.01 हेक्टेयर * ` 20.39/ वर्गमी /मास *12 मी)
	वाटर फ्रंट	0.01	0.15	0.15
		(8125वर्गमी* ` 10.19/ वर्गमी /मास *12मी *75%)	(16250वर्गमी* ` 10.19/ वर्गमी /मास *12मी *75%)	(16250वर्गमी* ` 10.19/ वर्गमी /मास *12मी *75%)
	(f). वेतन और अतिरिक्त व्ययों के संबंध में अन्य व्यय	23.38	23.38	23.38
		(5% * `467.57 करोड़)	(5% * `467.57 करोड़)	(5% * `467.57 करोड़)
	कोयले के लिए प्रचालन लागत	102.45	106.34	104.52
(ii)	अन्य कार्यों:			
	(क). विद्युत लागत	0.42	0.64	0.54
		(100 यूनिट / घं. * 10.4 `/ यूनिट * 4000 घं.)	(500 यूनिट / घं. * 10.4 `/ यूनिट * 1231.88 घं. #)	(500 यूनिट / घं. * 10.4 `/ यूनिट * 1034.78 घं. #)
	(ख). विद्युत सामान्य प्रकाश लागत	--	0.25	0.25
			(2.4 लाख यूनिट प्रतिवर्ष * 1 हेक्टेयर * `10.4/यूनिट)	(2.4 लाख यूनिट प्रतिवर्ष * 1 हेक्टेयर * `10.4/यूनिट)
	(ख). ईंधन लागत			
	- ट्रक	0.97	0.97	0.87
		(` 52.59/ ली * 10 ली / घं. * 15 घं. / दिन * 20 ट्रक *1231.88 घं. /20 घं/ दिन)	(` 52.59/ ली * 10 ली / घं. * 15 घं. / दिन * 20 ट्रक *1231.88 घं. /20 घं/ दिन)	(` 52.59/ ली * 10 ली / घं. * 16.8 घं. / दिन * 16 ट्रक *1034.78 घं. / 16.8 घं. /दिन **)
	- पे लोडर	--	0.08	0.07
			(` 52.59/ ली * 12 ली / घंटे *1231.88 घ.)	(` 52.59/ ली * 12 ली / घं. * *1034.78घं.)
	(ग) 15 टन क्षमता के 20(संख्या) ट्रकों के लिए पट्टा लागत [टीएमपी - 16 ट्रक]	1.28	1.28	1.02
		(` 10000/ दिन / ट्रक * 3.5 दिन * 20 ट्रक *18.25 पोत मांग)	(` 10000/दिन/ ट्रक * 3.5 दिन * 20 ट्रक *18.25 पोत मांग)	(` 10000/ दिन / ट्रक * 3.5 दिन * 16 ट्रक *18.25 पोत मां)
	(घ). मरम्मत और अनुरक्षण			
	- सिविल सम्पत्ति	--	--	--
	- यांत्रिक एवं विद्युत उपकरण	0.10	0.10	0.10
		(5% * `1.90 करोड़)	(5% * `1.90 करोड़)	(5% * `2 करोड़ विविध लागत सहित)

	(घ). बीमा	0.02 (1% * `2 करोड़)	0.02 (1% * `2 करोड़)	0.02 (1% * `2 करोड़)
	(ड). मूल्यहास			
	- सिविल कार्य	--	--	--
	- यांत्रिक उपकरण	0.20 (10.34% * `1.90 करोड़)	0.19 (10% * `1.90 करोड़)	0.19 (9.50% * `2 करोड़ विविध लागत सहित)
	- विविध सम्पत्ति [टीएएमपी - सिविल/यांत्रिक लागत में सम्मिलित]	0.01 [(3.34% * `0.00 करोड़) + (10.34% * `0.10 करोड़)]	0.01 [(3.34% * `0.00 करोड़) + (10% * `0.10 करोड़)]	--
	(च). लाइसेंस शुल्क			
	भूमि क्षेत्र	0.24 (1हे./` 20.39 /वर्गमी /मास*12मी)	0.24 (1हे./` 20.39 / वर्गमी /मास *12मी)	0.24 (1हे./` 20.39 / वर्गमी /मास *12मी)
	वाटर फ्रंट	0.002 --	0.05 (16250वर्गमी/` 10.19 / वर्गमी /मास *12मी *25%)	0.05 (16250वर्गमी/` 10.19 / वर्गमी /मास *12मी *25%)
	(छ). वेतन और अतिरिक्त व्ययों के संबंध में अन्य व्यय	0.10 (5% * `2 करोड़)	0.10 (5% * `2 करोड़)	0.10 (5% * `2 करोड़)
	अन्य कार्गो के लिए प्रचालन लागत	3.33	3.93	3.45
(iii).	कुल प्रचालन लागत	105.78	110.27	107.97
IV	कार्गो की उत्तराई-चढ़ाई गतिविधि के लिए अनुमानित अपेक्षित राजस्व और अपफ्रंट प्रशुल्क			
क.	कोयला			
(i).	अनुमानित अपेक्षित राजस्व			
	(a). कुल प्रचालन लागत	102.45	106.34	104.52
	(b). नियोजित पूँजी पर प्रतिफल @ 16%	74.81	74.81	74.81
	(c). कार्गो की उत्तराई-चढ़ाई गतिविधि के लिए कुल अपेक्षित राजस्व	177.26	181.15	179.33
ख.	अन्य कार्गो			
(i).	अनुमानित अपेक्षित राजस्व			
	(a). कुल प्रचालन लागत	3.33	3.93	3.45
	(b). नियोजित पूँजी पर प्रतिफल @ 16%	0.32	0.32	0.32
	(c). कार्गो की उत्तराई-चढ़ाई गतिविधि के लिए कुल अपेक्षित राजस्व	3.65	4.25	3.78
क.	कोयला			
(i).	अपेक्षित राजस्व का बंटन			
	(a). कार्गो उत्तराई-चढ़ाई प्रभार (एआरआर का 99%)	175.49	179.34	177.54
	(b). भंडारण प्रभार(एआरआर का 1%)	1.77	1.81	1.79
	(c). विविध प्रभार (एआरआर का 0%)	0.00	0.00	0.00
	(d). कार्गो की उत्तराई-चढ़ाई गतिविधि के लिए कुल अपेक्षित	177.26	181.15	179.33

	राजस्व			
B.	अन्य कार्गो			
(i).	अपेक्षित राजस्व का बंटन			
	(a). कार्गो उतराई-चढ़ाई प्रभार (एआरआर का 95%)	3.47	4.05	3.58
	(b). भंडारण प्रभार (एआरआर का 5%)	0.18	0.21	0.19
	(c). विविध प्रभार (एआरआर का 0%)	0.00	0.00	0.00
	(d). कार्गो की उतराई-चढ़ाई गतिविधि के लिए कुल अपेक्षित राजस्व	3.65	4.26	3.78
क.	कोयला			
(i).	कार्गो उतराई-चढ़ाई प्रभार			
	(क). कार्गो उतराई-चढ़ाई प्रभार			
	- अपेक्षित राजस्व(करोड में)	175.49	179.34	177.54
	- क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष)	6.24	6.24	6.24
	- कार्गो उतराई-चढ़ाई के लिए दर प्रति टन	281.24	287.39	284.50
	(ख). भण्डारण प्रभार			
	- अपेक्षित राजस्व(करोड में)	1.77	1.81	1.79
	- भंडारण प्रभार के आकर्षण के लिए कार्गो की %	25.00%	25.00%	25.00%
	- भंडारण प्रभार के आकर्षण के लिए कार्गो की क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन)	1.56	1.56	1.56
	(ii) भण्डारण प्रभार (निर्बाध अवधि के बाद)(/टन / दिन)			
	-निर्बाध अवधि	25 दिन	25 दिन	25 दिन
	-पहले पांच दिन	1.06	1.09	1.07
	-6वें दिन से 10वें दिन तक	1.59	1.63	1.61
	-11वें दिन से आगे	2.12	2.17	2.14
B.	अन्य कार्गो			
(i).	कार्गो चढ़ाई-उतराई प्रभार			
	(क). कार्गो चढ़ाई-उतराई प्रभार			
	- अपेक्षित राजस्व(करोड में)	3.47	4.05	3.58
	- क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष)	0.49	0.49	0.49
	- कार्गो की उतराई-चढ़ाई के लिए दर प्रति टन	70.41	82.13	72.64
	(ख). भंडारण प्रभार (उर्वरक कार्गो से भिन्न)			
	- अपेक्षित राजस्व(करोड में)	0.18	0.21	0.19
	- भंडारण प्रभार के आकर्षण के लिए कार्गो की %	100.00%	100.00%	100.00%
	- भंडारण प्रभार के आकर्षण के लिए कार्गो की क्षमता (भण्डारण आकलन में एनएमपीटी द्वारा विचारित) (टन में)	226800.00	226800.00	226800.00
	(ii) भण्डारण प्रभार (निर्बाध अवधि के बाद)(/टन / दिन)			
	-निर्बाध अवधि	5 days	5 days	5 days
	-पहले पांच दिन	0.75	0.88	0.78
	-6वें दिन से 10वें दिन तक	1.13	1.31	1.17

	-11वें दिन से आगे	1.50	1.75	1.56
नोट:				
# एनएमपीटी: अन्य कार्गो/उतराई-चढ़ाई दर की इष्टतम क्षमता के संबंध में अन्य कार्गो के निर्णय पर पहुंचने के लिए अपेक्षित कुल घंटे * 20 घं/दिन अर्थात् 492,750 / 8000 टीपीडी * 20 घं = 1231.88 टीएमपी: 492,750 / 8000 टीपीडी * 16.8 घं = 1034.78 घं				
** ट्रकों की संख्या :				
क्र. सं.	विवरण	यूनिट	एनएमपीटी द्वारा यथा प्रदत्त	टीएमपी द्वारा यथा विचारित
(i).	प्रतिदिन अपेक्षित कार्गो निकासी	टीपीडी	8000.00	8000.00
(ii).	1 ट्रक की वहन क्षमता	टन	15.00	15.00
(iii).	कुल ट्रक ट्रीप प्रति दिन ((i) / (ii))	ट्रीप / दिन	533.33	533.33
(iv).	एक ट्रक को भरने में लिया गया समय	मिनट	2.00	2.00
(v).	पारगमन समय (2.5 किमी की लीड दूरी मानते हुए)	मिनट	28.00	28.00
(vi).	कुल समय ((iv) + (v))	घंटे	0.50	0.50
(vii).	अपेक्षित ट्रकों की संख्या [एनएमपीटी- (iii) / 20 घंटे / दिन / 2 ट्रीप / घं] [टीएमपी - (iii) / 16.8 घं / दिन / 2 ट्रीप / घं]	संख्या	14.00	16.00
(viii).	ब्रेक डाउन एवं व्यस्त समय में आवागमन के लिए अनुमित	ट्रकों की सं.	6.00	--
(ix).	ट्रकों की कुल संख्या	संख्या	20.00	16.00

अनुबंध-1**एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत भण्डारण प्रभार के लिए परिकलन**

कोयला और अन्य कार्गो के लिए प्रति टन प्रति दिवस भण्डारण प्रभार के संबंध में निर्णय करने के लिए कार्यप्रणाली :					
(क)	कोयला				
	कोयले की कुल इष्टतम क्षमता (टन में)	6240194			
		निशुल्क दिवस	प्रथम स्लेब	द्वितीय स्लेब	तृतीय स्लेब
	प्रत्येक स्लेब के अधीन दिनों की सं.		5	5	3
	प्रत्येक स्लेब के अधीन आने वाले कार्गो की प्रतिशतता	75%	10%	10%	5%
	प्रत्येक स्लेब के अधीन आने वाला कार्गो	4680145	624019	624019	312010
	संचयी प्रभाव सहित प्रत्येक स्लेब के अधीन आने वाला कार्गो		1560048	936029	312010
	प्रथम स्लेब में प्रति टन प्रति दिन भण्डारण प्रभार x मानें	0.00	x	1.5x	2x
	राजस्व अपेक्षा (रुपए)		18114788.12		
	x का योग		16692518.51		x
	प्रति टन प्रति दिन भंडारण की दर		1.09	1.63	2.17
(ख)	अन्य कार्गो				
	अन्य कार्गो की कुल इष्टतम क्षमता (टन में)	226800			
		निर्बाध दिवस	प्रथम स्लेब	द्वितीय स्लेब	तृतीय स्लेब

	प्रत्येक स्लेब के अधीन दिनों की सं		5	5	3
	प्रत्येक स्लेब के अधीन आने वाले कार्गो की प्रतिशतता	0%	40%	40%	20%
	प्रत्येक स्लेब के अधीन आने वाला कार्गो	0	90720	90720	45360
	संचयी प्रभाव सहित प्रत्येक स्लेब के अधीन आने वाला कार्गो		226800	136080	45360
	प्रथम स्लेब में प्रति टन प्रति दिन भण्डारण प्रभार x मानें	0.00	x	1.5x	2x
	राजस्व अपेक्षा (रुपए)		2124842.27		
	x का योग		2426760.00		x
	प्रति टन प्रति दिन भंडारण की दर		0.88	1.31	1.75

टीएएमपी द्वारा सुविचारित भण्डारण प्रभार के लिए परिकलन

कोयला और अन्य कार्गो के लिए प्रति टन प्रति दिवस भण्डारण प्रभार के संबंध में निर्णय करने के लिए कार्यप्रणाली ::					
(क)	कोयला				
	कोयले की कुल इष्टतम क्षमता (टन में)	6240268			
		निशुल्क दिवस	प्रथम स्लेब	द्वितीय स्लेब	तृतीय स्लेब
	प्रत्येक स्लेब के अधीन दिनों की सं.		5	5	3
	प्रत्येक स्लेब के अधीन आने वाले कार्गो की प्रतिशतता	75%	10%	10%	5%
	प्रत्येक स्लेब के अधीन आने वाला कार्गो	4680201	624027	624027	312013
	संचयी प्रभाव सहित प्रत्येक स्लेब के अधीन आने वाला कार्गो		1560067	936040	312013
	प्रथम स्लेब में प्रति टन प्रति दिन भण्डारण प्रभार x मानें	0.00	x	1.5x	2x
	राजस्व अपेक्षा (रुपए)		17933101.69		
	x का योग		16692717.23		x
	प्रति टन प्रति दिन भंडारण की दर		1.07	1.61	2.15
(ख)	अन्य कार्गो				
	अन्य कार्गो की कुल इष्टतम क्षमता (टन में)	226800			
		निशुल्क दिवस	प्रथम स्लेब	द्वितीय स्लेब	तृतीय स्लेब
	प्रत्येक स्लेब के अधीन दिनों की सं		5	5	3
	प्रत्येक स्लेब के अधीन आने वाले कार्गो की प्रतिशतता	0%	40%	40%	20%
	प्रत्येक स्लेब के अधीन आने वाला कार्गो	0	90720	90720	45360
	संचयी प्रभाव सहित प्रत्येक स्लेब के अधीन आने वाला कार्गो		226800	136080	45360
	प्रथम स्लेब में प्रति टन प्रति दिन भण्डारण प्रभार x मानें	0.00	x	1.5x	2x
	राजस्व अपेक्षा (रुपए)		1889112.51		
	x का योग		2426760.00		x
	प्रति टन प्रति दिन भंडारण की दर		0.78	1.17	1.56

अनुलग्नक - II**न्यू मंगलौर पत्तन न्यास****न्यू मंगलौर पत्तन न्यास पर बर्थ संख्या 12 पर कोयला और अन्य कार्गो को उतारने-चढ़ाने के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची**
अध्याय 1 : परिभाषाएं और सामान्य निबंधन और शर्तें**1.1 परिभाषाएं – सामान्य**

इस दर मान में, जब तक अन्यथा प्रसंग अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) **“तटीय पोत”** से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी/पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii) **“विदेशगामी पोत”** से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत है।
- (iii) **“प्रतिदिन”** से तात्पर्य प्रति कैलेंडर दिन है, जब तक अन्य प्रकार से निर्दिष्ट न किया जाए।

1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से “तटीय” अथवा “विदेशगामी” श्रेणी में इसे वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्जा, जैसा सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii) (क) तापीय कोयला, पीओएल, जिसमें कूड, लौह अयस्क और लौह अयस्क के छर्रे सम्मिलित हैं, से भिन्न सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो से संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ख) कार्गो से संबंधित प्रभारों के मामले में, जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को स्थानान्तरण, भंडारण याई से/को स्थानान्तरण के लिए सभी संबंधित माल के उतारने-चढ़ाने के प्रभारों, घाट भाड़े सहित, पर रियायती दरें प्रभारित की जानी चाहिए।
(ग) किसी विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन “ख” को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन “क” पर पहुंचता है, पर इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रभारित होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को वहन की गई कार्गो रियायत की पात्र होगी।
- (iii) विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज।
(क) उपयोगकर्ता को विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अंतर्गत किसी विलम्बित भुगतान के लिए भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्राइम लेंडिंग रेट से 2% से ज्यादा की दर पर ब्याज का भुगतान करना होगा।
(ख) इसी प्रकार, पत्तन न्यास विलंबित धन वापसियों पर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्राइम लेंडिंग रेट से 2% से ज्यादा की दर पर दंड-ब्याज का भुगतान करना होगा।
(ग) धन वापसी (रिफंड) में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति, इनमें से जो भी बाद में हो, से बीस दिन बाद गिना जाएगा।
(घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के केवल 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (iv) परिगणित किए गए सभी प्रभार, बिल के कुल योग पर अगले उच्चतर रुपये में, पूर्णांकों में लिखे जाएंगे।
- (v) (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां न्यूनतम स्तर की हैं। यदि प्रचालक यदि वह चाहे तो वह कम दरें प्रभारित कर सकता है और/या छूट और कटौतियां बढ़ा सकता है।
(ख) ऑपरेटर यदि चाहे तो दर मान में निर्धारित दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली शर्तों को तर्क संगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोक्ताओं को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दर मान में निर्धारित यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हो।

- (ग) प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा, और इस प्रकार की निम्नतर/कमतर दरों में और/या ऐसी दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली शर्तों में बाद में किए जाने वाले परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों।
- (vi). तार्किक स्तर के ऐसे विलंबों के लिए, जिनके लिए प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोक्ता को प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।
- (vii) जब तक कि धन वापसी की राशि ` 100/- अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक तब तक कोई पूरक बिल या अंडर चार्जबिल प्रस्तुत नहीं करेगा, जब तक कि प्रचालक को देय राशि ` 100/- से कम बनती है।

2. कार्गो हैंडलिंग प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर ` में प्रति मीट्रिक टन	
		विदेशी	तटीय
1.	तापीय कोयला	284.50	284.50
2.	अन्य कोयला	284.50	170.70
3.	अन्य कार्गो (उर्वरक, चूना, जिप्सम, डोलोमाइट)	72.64	43.58

- (i). पोत से कार्गो को उतारने के लिए और भंडारण स्थल तक उसे स्थानांतरित करने, 25 दिनों की निशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टाकयार्ड से प्राप्त करने और ट्रकों/रेलवे वैगन पर चढ़ाने, घाट पर कार्गो की स्वीपिंग करने, धूल नियंत्रण सेवाओं के लिए और अन्य सभी विविध सेवाओं, जो एसओआर में विशेष रूप से सम्मिलित नहीं है, के लिए उपर्युक्त निर्धारित कोयले (तापीय और अन्य कोयला) की उतराई-चढ़ाई से संबंधित प्रभार एक संयुक्त स्वरूप के प्रभार हैं।
- (ii) पोत से कार्गो को उतारने के लिए और भंडारण स्थल तक उसे स्थानांतरित करने, 5 दिनों की निशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, स्टाकयार्ड से प्राप्त करने और ट्रकों पर चढ़ाने, घाट पर कार्गो की स्वीपिंग करने, धूल नियंत्रण सेवाओं के लिए और अन्य सभी विविध सेवाओं, जो एसओआर में विशेष रूप से सम्मिलित नहीं है, के लिए उपर्युक्त निर्धारित अन्य कार्गो (चूना, जिप्सम, डोलोमाइट) की उतराई-चढ़ाई से संबंधित प्रभार एक संयुक्त स्वरूप के प्रभार हैं।
- (iii) उपर्युक्त निर्धारित अन्य कार्गो (उर्वरक) के लिए उतराई-चढ़ाई प्रभार केवल पोत से कार्गो को उतारने तथा उसे पत्तन भण्डारण शेडों तक स्थानांतरित करने के लिए हैं। उतराई-चढ़ाई के प्रभारों में एसओआर में विशिष्ट रूप से सम्मिलित नहीं की गई अन्य विविध सेवाएं भी शामिल हैं। उर्वरक के भण्डारण की इस परियोजना में परिकल्पना नहीं की गई है और उतराई-चढ़ाई प्रभार भण्डारण के प्रति प्रभारों में सम्मिलित नहीं होंगे।

3. भण्डारण प्रभार

निशुल्क अवधि (कोयले के लिए 25 दिन और अन्य कार्गो के लिए 5 दिन) के पश्चात यार्ड में भण्डार किए गए कोयला और अन्य कार्गो (चूना, जिप्सम, डोलोमाइट) के लिए भण्डारण प्रभार पोत के कार्गो का पूरी तरह से निपटान होने के पश्चात निम्नानुसार होगा:

क्र.सं.	विवरण	दर में प्रति मी.टन प्रतिदिन अथवा उसके अंश में	
		कोयला आयात के लिए	अन्य कार्गो आयात के लिए (चूना, जिप्सम, डोलोमाइट)
(i)	निशुल्क अवधि	25 दिन	5 दिन
(ii)	निशुल्क अवधि के समाप्त होने के पश्चात पहले पांच दिन	1.07	0.78
(iii)	निशुल्क अवधि के समाप्त होने के पश्चात 6वें दिन से 10वें दिन तक	1.61	1.17
(iv)	11वें दिन से आगे	2.14	1.56

नोट:

- (i) (क) निशुल्क अवधि के आकलन के प्रयोजन के लिए कस्टम के अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों को नहीं गिना जाएगा।
- (ख) निशुल्क अवधि का आकलन बर्थ पर पोत से माल का पूरी तरह से निपटान होने की तारीख के अगले दिन से किया जाएगा।
- (ii) कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा, जब टर्मिनल प्रचालक उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर ऐसे कारणों, जिसके लिए टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार हो, के कारण इस कार्गो के वितरण की स्थिति में न हो।
- (iii) निर्धारित निशुल्क दिनों के बाद ठहराव के लिए भंडारण प्रभारों का सभी दिवसों में भुगतान किया जाएगा, जिसमें टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस और कस्टम के अधिसूचित अवकाश शामिल हैं।

4. सामान्य नोट:

- (i) प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा का यह स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपर्युक्त पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
- तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- (iii) टीएएमपी को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।
- (iv) प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, टीएएमपी प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में दी गई रुपरेखा के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।
- (v) लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न किए जाने की स्थिति में, टीएएमपी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।
- (vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि टीएएमपी संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।

- (vii) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएएमपी कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा। टीएएमपी लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए उदाहरण के अनुसार होंगे।
- (viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर टीएएमपी द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुबंध-II**निष्पादन मानक****क. सकल बर्थ आऊटपुट**

- (i) यह पैरामीटर कोयले के लिए टर्मिनल (सकल बर्थ आऊटपुट) की उत्पादकता से संबंधित है। ड्राई और ब्रेक-बल्क कार्गो के मामले में, टर्मिनल (यंत्रीकरण, माल उतारने-चढ़ाने की पद्धति) की सक्षमता और पार्सल आकार से सकल बर्थ आऊटपुट का निर्धारण होगा। टर्मिनल की अधिक क्षमता और पार्सल के बड़े आकार से अधिक उत्पादकता का मार्ग प्रशस्त होगा।
- (ii) सकल बर्थ आऊटपुट का आकलन एक मास के दौरान पोत से उतारे-चढ़ाए गए कुल कार्गो को टर्मिनल पर पोत द्वारा बिताए गए समय से विभक्त करके उस टर्मिनल पर उस मास में पोतों के कार्य दिवसों की संख्या में व्यक्त करके प्राप्त किया जाएगा। **पोत घंटों से कार्य दिवसों की संख्या का निर्धारण करते समय 5 (पांच) घंटे का बर्थ अनुमति को कुल घंटों में से घटाया जाएगा।**
- (iii) कार्गो की विभिन्न श्रेणियों के लिए सकल बर्थ आऊटपुट के लिए मानदण्ड निम्नानुसार हैं:

कार्गो की श्रेणी	मानदण्ड
तापीय कोयला	35,000 टन/प्रतिदिन
अन्य कोयला	35,000 टन/प्रतिदिन
अन्य कोयला (उर्वरक, चूना, जिप्सम, डोलोमाइट)	8,000 टन/प्रतिदिन

ख. पारगमन भण्डारण वास समय

बल्क कार्गो:

कोयले के लिए पारगमन भण्डारण वास समय का आकलन एक मास के दौरान उपर्युक्त कार्गो पोतों के औसत पार्सल आकार के आधे को पल्टन से प्रतिदिन कार्गो के औसत निपटान से निम्नलिखित पद्धति के अनुसार विभक्त करके प्राप्त किया जाएगा:

प्रतिदिन कार्गो का औसत निपटान (ए) = ओबी + प्राप्त/प्रेषित-सीबी दिनों की संख्या

ओबी=प्रारंभिक शेष, सीबी = अंतिम शेष

औसत पार्सल आकार (बी) = $\frac{पी1 + पी2 + \dots + पीएन}{सं. (पार्सल की संख्या)}$

पी1, पी2पीएन एक मास में प्रत्येक पोत के पार्सल आकार हैं।

बल्क कार्गो के लिए पारगमन भंडारण समय = 0.5 (बी/ए)

- पारगमन भंडारण वास समय – आयात**

कोयला (स्टेकयार्ड पर) पोत के पूरा होने पर 15 दिन

- प्राप्ति/वितरण कार्य के लिए टर्नअराउण्ड समय**

प्राप्ति/वितरण कार्य के लिए टर्नअराउण्ड समय कार्गो के लोडिंग/अनलोडिंग के लिए लगे समय के योग को एक मास में नियोजित ट्रकों/ट्रैलरों/रैकों, जैसा भी मामला हो, की संख्या से विभक्त करके प्राप्त किया जाएगा। इसके अलावा,

ट्रक/ट्रेलर/रेक द्वारा टर्मिनल में एकल प्रवेश पर अनलोडिंग और लोडिंग दोनों करने के मामले में, आवंटित समय को इन ट्रकों/ट्रेलरों/रेकों के लिए दोगुना किया जाएगा।

- (i) (क) ट्रक (एकल कार्य) = 10 मिनट
- (ख) ट्रक (दोगुना कार्य) = 20 मिनट
- (ii) (ग) रेक (एकल कार्य) = 4 घंटे
- (घ) रेक (दोगुना कार्य) = 8 घंटे

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 29th December, 2015

No. TAMP/60/2015-NMPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of reference tariff for mechanization of Berth No. 12 at NMPT by providing equipments for handling bulk cargo through Public Private Partnership (PPP) mode under the revised guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No. TAMP/18/2013-Misc. dated 30 September 2013 vide Gazette No. 254, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

No. TAMP/60/2015–NMPT

New Mangalore Port Trust (NMPT)

- - -

..... Applicant

ORDER

(Passed on this 16th day of November, 2015)

This case relates to the proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of reference tariff for mechanization of Berth No. 12 by providing equipments for handling bulk cargo at NMPT through Public Private Partnership (PPP) mode.

2. The main submissions made by the NMPT in the proposal are summarized below:

- (i) (a) The proposed project is about Mechanization of Berth No. 12 by providing equipments for handling Bulk Cargo at the NMPT. A feasibility study for the project has been carried out on the basis of traffic analysis and technical assessment. It is proposed that Coal and Other Cargo (Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite) to be the major commodities to be handled at the berth.
- (b) However, coal will be one of the major drivers of traffic growth at NMPT. In order to provide support in viability to prospective bidder during initial project phases of coal cargo realization and in order to utilize available spare quay capacity of berth 12, other cargo has been proposed. It has been considered that around 92.5% of the total cargo at the berth shall be coal, and the balance (7.5%) shall be the other cargo.
- (c) The demand for Coal handling is most likely to be generated from the various power plants in the primary and secondary hinterland. The traffic for Other Cargo shall mainly be the diverted traffic of NMPT.
- (d) The Berth No. 12 has a total length of 325m, which is available under this project. The present depth at NMPT approach channel and lagoon is maintained at (-) 15.4 m CD and (-) 15.1 m CD. It is expected to encounter rock in the lagoon area at (-) 15.4 m CD. Hence, the depth in the lagoon and docks will be restricted to (-) 15.1 m CD i.e. the present maintained depth in the turning circle area. Given the depth constraints in the inner harbour, vessel sizes up to and including 80,000 DWT have been considered for this project. Further, the back-up area is 15 hectare would be available to the developer.
- (e) Since the project envisages handling of different commodities i.e. Coal and Other Cargo, the norms prescribed for a multipurpose berth appear to be more relevant. However, the NMPT proposed to adopt two different set of norms (one set relating to coal terminal for handling coal and another set relating to multipurpose berth for handling other cargo) instead of the

norms prescribed for the multipurpose berth. By following this norm, the NMPT would achieve better handling rates for coal and other cargo than the handling rates for the same cargo prescribed in the norms relating to multipurpose berth. Further, the major cargo of coal is proposed to be handled through an automated Material Handling System, adoption of the norms prescribed in the Guidelines relating to mechanised Coal Terminal is found to be more appropriate.

(ii) **Estimation of Optimal Capacity:**

- (a) Optimal capacity of the cargo (mostly coal import) terminal has been determined taking into consideration various components of the facility that will be required to be created, equipment and plant and machinery to be provided, productivity levels and utilization levels, as per the norms prescribed. Tariff shall be prescribed with reference to the optimal capacity of the terminal irrespective of any traffic forecast.

The optimal capacity of the terminal is reckoned as the lower value of the optimal quay capacity and optimal yard capacity.

(b) **Estimation of Optimal Quay Capacity:**

- (i) For coal cargo, vessels of up to Panamax (upto 80,000 DWT) sizes could be handled at the berth. For other cargo, vessels of up to 30,000 DWT would be handled at the berth.
- (ii) Handling rate of 35000 TPD for coal terminals is considered based on TAMP 2008 guidelines for panamax vessels. Two unloaders with rated capacity of 2000 TPH each is proposed.
- (iii) Other cargo would be mostly handled by Handymax vessels. As per norm for other cargo, the handling rate for lower size vessels (Handymax) is 7500 tonnes/day and for vessels of more than 30,000 tonnes parcel size is 10,000 tonnes/day. However, in this project, the NMPT has proposed to consider handling rate of 8000 TPD, considering only the lower size vessels, which is still higher compared to the norms.
- (iv) Considering the average vessel size, the percentage share of coal vessels is around 75% and percentage share of other cargo is around 25%. This is due to the handling rate of other cargo being less as compared to coal and more time required to handle the other cargo. Therefore, the ratio of time taken to handle coal and other cargo at 75%:25% has been considered for capacity calculation.

(c) **Calculation of Optimal Quay Capacity:**

- (i) Coal:

- (a) Average Parcel Size:

The parcel sizes and percentage share of vessels are as follows:

Parameters	Dry Bulk Vessel Sizes (DWT)			
	50000	60000	70000	80000
Parcel Size, Tonnes	45000	54000	63000	72000
Percentage of vessel call	20%	30%	30%	20%
Avg. Unloading rate - TPD	35000	35000	35000	35000

$$\text{Average Cargo Capacity} = 45000 \times 20\% + 54000 \times 30\% + 63000 \times 30\% + 72000 \times 20\% = 58500 \text{ Tonnes}$$

- (b) Unloading rate:

The unloading rate has been considered as 35,000 TPD as stipulated in guidelines of 2008 for Mechanized Coal Terminal. To achieve the same it is envisaged to propose two grab unloaders of 2000 TPH.

- (c) Berthing Time:

The NMPT proposes to consider an additional time of 0.125 days i.e. 3 hours towards berthing/de-berthing. The berthing takes into account the time from boarding of pilot for inward movement to his disembarking and

de-berthing takes into account the time from boarding of pilot for outward movement and his disembarking at the outer anchorage.

(d) Ship day output:

Loading/Unloading Time	= Average Parcel Size/Unloading Rate = 58500/35000 = 1.671
Turnaround Time	= Loading/Unloading Time + Berthing Time = 1.671 + 0.125 = 1.796
Ship Day Output	= Average Parcel Size/Turnaround Time = 58500/1.796 = 32565

(e) Optimal Quay Capacity:

Optimum Quay Capacity = 70% x 32565 x 365 x 75% = 6240194 TPA.

(ii) Other cargo (Fertilizers, Limestone, Gypsum, Dolomite):

(a) Average Parcel Size:

The parcel size as per Detailed Project Report is 27000 Tonnes.

(b) Unloading rate:

The unloading rate has been considered as 8,000 TPD. As per the Norm, for Multipurpose Cargo, the handling rate is 7500 TPD for lower size vessels. To achieve the same, one mobile hopper (30 m³) and one pay loader (4.5 cum) has been proposed.

(c) Berthing time:

The NMPT proposes to consider an additional time of 0.125 days i.e. 3 hours towards berthing/de-berthing.

(d) Ship Day Output:

Loading/Unloading Time = Average Parcel Size/Unloading Rate = 27000/8000 = 3.375

Turnaround Time = Loading/Unloading Time + Berthing Time = 3.375 + 0.125 = 3.5

Ship Day Output = Average Parcel Size/Turnaround Time = 27000/3.5 = 7714.

(e) Optimal quay capacity:

Optimum Quay Capacity = 70% x 7714 x 365 x 25% = 492750 TPA.

(iii) As shown above, the optimal quay capacity for Coal is estimated to be 6.24 MTPA and for Other Cargo 0.49 MTPA.

(d) Estimation of optimal yard capacity:

(i) The total backup area available is 16.01 hectares. The backup area available for coal and other cargo is 15.01 hectares and 1 hectares respectively.

(ii) Calculation of Optimal Yard Capacity for coal:

(a) The coal is unloaded using two grab unloaders of 2000 TPH capacity each. The unloader releases the cargo on a hopper which discharges the cargo on to the conveyor system. Rail tracks are proposed for the movement of the ship unloader parallel to the berth during hatch change over. Four units of stackers (weighted capacity 4000 TPH) and three units of reclaimers are proposed to lift the cargo and form a stock pile.

- (b) Given the assorted/fragmented customer base of coal users, more equipments have been planned in the stackyard (4 stackers, 3 reclaimers) to ensure independent operations of stacking and reclaiming and faster cargo circulation/evacuation. In addition, the shape of the available area does not allow for having long stockpiles and hence multiple medium sized stockpiles have been planned. Owing to this, the stacking area works out to 62% of the total area, against the norm of 70%.
- (c) The norm of 3 tonnes of coal/sqm indicated in the guidelines for estimating the terminal capacity is very conservative. For the proposed setup with mechanized cargo handling systems for handling, transfer, storage and evacuation, a stack height of around 10 m is envisaged. For this stack height, a coal storage factor of 6.44 tonnes/sqm is achievable.
- (d) In view of the same, though the norms are provided for 3 tonnes/sqm, the storage rate of 6.44 tonne/sqm for coal is achievable and hence the same is considered for calculation of Optimal Yard Capacity.
- (e) The guidelines of 2008 stipulate plot turnover ratio of 12 based on the dwell time of 30 days. This appears to be very conservative. The estimated dwell time for coal is expected to be 24 days for the proposed terminal. In view of the same, the plot turnover ratio of 15 is considered for coal.

Parameters	Norms	Proposed for Coal terminal
A	As provided by Port	150100 sqm
U	70%	61.55%
Q	3 Tonnes/sqm	6.44 tonnes/sqm
T	12	15
Capacity of Yard		6248771 TPA

(iii) Calculation of yard capacity for other cargo (Limestone, Gypsum, Dolomite):

- (a) For other cargo (Limestone, Gypsum, Dolomite), one payloader and one mobile hopper would be used in unloading. Dumper trucks are proposed for transfer of other cargo to storage area. Specific norms are not available in the guidelines for the quantity that could be stacked per sqm of area and the turnover ratio of the plot in a year. The current dwell time is expected to be at least 30 days. In view of the same the turnover ratio of the shed in a year for other cargo is considered as 12. Further, the other cargo may not be stacked into higher heights due to its nature, and hence the density of 3 tonnes/sqm of area has been adopted.
- (b) For other cargo (Fertilizer), it is envisaged that it shall be stored in the storage shed of NMPT/private. No capital cost has been provided for development of storage shed for fertilizer. For optimal yard capacity calculation, the component of fertilizer has been arrived based on the traffic study. In this regard, a capacity 0.27 MTPA has been calculated:

Parameters	For Other Cargo (Limestone, Gypsum, Dolomite)	For Other (Fertilizer)
A	10000 sqm	
U	70%	
Q	3 tonnes/sqm	
T	12	
Capacity of Yard	226800 TPA	273200 TPA
Total Capacity	500000 TPA	

(e) Optimal terminal capacity:

As per the Guidelines of 2008, optimal terminal capacity is the lower value of the optimal quay capacity and optimal yard capacity. According to the calculations undertaken in the earlier sections, optimal capacity is determined as below:

Parameters	For Coal	For Other Cargo
Quay Capacity	6240194 TPA	492750 TPA
Yard Capacity	6248771 TPA	500000 TPA
Optimal Capacity	6240194 TPA	492750 TPA

(iii) Capital Cost:

It is to be noted that Berth 12 would remain primarily a mechanized coal handling berth and priority will be given to coal carrying vessels at all times. Considering this, the nominal CapEx and OpEx for the additional cargo has been proposed. It is envisaged that the other cargo would be handled using equipments which are mainly on lease.

Hence, the capital cost is estimated for handling both the commodities – coal and other cargo. The same is divided into three categories as stipulated in the guidelines.

(a) Civil construction cost:

(` in crores)

Particulars	Amount
(a) Coal	
Civil Works	2.74
Structural Works	21.03
Civil & structural cost of Conveyor	77.09
Control Room/Substation/buildings	3.30
Additional Rail siding at existing railway yard for wagon loading (1850m)	8.33
Stockyard Boundary Wall	3.00
Road pavement	18.52
Subtotal	134.00
(b) Other Cargo:	
Subtotal	0.00
(c) Total civil costs (a + b)	134.00

(b) Cargo Handling Equipment Costs:

(` in crores)

Particulars	Amount
(a) Coal	
Grab Unloaders – 2000 TPH – 2 Nos	90.00
Jetty Conveyor (4000 TPH) – 2 Rows	12.15
In between conveyors upto RLS (11 nos.)	37.95
Conveyor for Stockyard (4000 TPH) – 2 Rows	40.80
Stacker Equipment (4 Nos.)	48.00
Reclaimer Equipment (3 Nos.)	39.00
Rapid Loading system (RLS)(2000-4000TPH)	30.00
Pay loaders - 4.5 cum – 1 no.	0.40
Truck loading system	3.50
Utilities	9.50

Subtotal	311.30
(b) Other Cargo	
Mobile Hopper (30 m3) -1 No.	1.50
Pay loaders - 4.5 cum – 1 No.	0.40
Sub-total	1.90
(c) Total equipment costs (a + b)	313.20

(c) Miscellaneous Costs:

(` in crores)

Particulars	Capex (` Crores)
Civil Costs	134.00
Mechanical Equipment Cost	313.20
Total Cost	447.20
Miscellaneous Costs (@5%)	22.36
Total Capital Costs	469.56

(iv) Operating cost:

- (a) The operating cost incurred in a Coal Import Terminal & for a Multi-Purpose Berth, as per the Guidelines of 2008, is grouped under the following major heads and is calculated for operating at the optimal capacity.

(b) Calculation of Operating cost for coal handling:

(` in crores)

Sr. No.	Particulars	Amount	Unit
(i)	Power Costs		
(a)	Consumption per ton	1.4	Unit/tonne
(b)	Cost per Unit (KWH)	10.4	`/unit
(c)	Optimal Capacity	6.24	MTPA
(d)	Cost of Electrical energy	9.09	` Crore
(ii)	Repair & Maintenance Costs		
(a)	Civil Assets (1% on civil work)	1.34	` Crore
(b)	Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on equipment cost)	21.79	` Crore
(iii)	Insurance Costs		
(a)	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value)	4.68	` Crore
(iv)	Depreciation		
(a)	Civil Work @ 3.34%	4.48	` Crore
(b)	Mechanical Work @ 10.34%	32.19	` Crore
(c)	Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component	1.83	` Crore
(v)	License Fee for Land		
(a)	Area of land available (in sqm)	15.01	Hectare

(b)	Licence Fee per month	20.39	` per sqm/month
(c)	Licence Fee for Land	3.67	` Crore
(vi)	License fee for Waterfront		
(a)	Area of Water front (=325 m x 25m)	8125	Sqm
(b)	Licence Fee per month (50% of License fee for Land)	10.19	` per sqm/month
(c)	Percentage of Vessel Cargo	75%	
(d)	Licence Fee for Waterfront	0.01	` Crore
(vii)	Other Expenses		
(a)	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross fixed assets)	23.38	` Crore
(viii)	Total Operating Costs for coal handling	102.45	` Crores

(c) Calculation of Operating cost for other cargo handling:

(` in crores)

Sl. No.	Particulars	Amount	Unit
(i)	Power Costs		
(a)	Norm for consumption of power	100	Units/Hour/Crane
(b)	Cost per Unit (KWH)	10.4	` /unit
(c)	Total Hours required	4000	Hours
(d)	Total Power Charges	0.42	` Crore
(ii)	Fuel Costs		
(a)	Unit Cost of Fuel	52.59	`/litre
(b)	Consumption of fuel	10	Litres/hr
(c)	Total time of truck operations	15	Hr/day
(d)	Number of trucks	20	Nos.
(e)	Average Unloading Capacity of Payloader	8000	TPD
(f)	Total Fuel Charges	0.97	` Crore
(iii)	Truck Lease Cost for 20 truck (Note-1)		
(a)	Lease rate per truck per day	10000	`/day/truck
(b)	Turnaround Time	3.5	Days
(c)	Number of Trucks	20	Nos.
(d)	Vessel Call (=Optimal Capacity/Parcel Size)	18.25	
(e)	Lease Cost for 20 trucks of capacity 15 tonnes	1.28	` Crore
(vi)	Repair & Maintenance Costs		
(a)	Civil Assets (1% on civil work)	0.00	` Crore
(b)	Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost)	0.10	` Crore
(vii)	Insurance Costs		
(a)	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value)	0.02	` Crore
(viii)	Depreciation		
(a)	Civil Work @ 3.34%	0.00	` Crore

(ix)	Mechanical Work @ 10.34%	0.20	` Crore
(a)	Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10.34% on equipment component	0.01	` Crore
(x)	License Fee for Land		
(a)	Area of land available (in sqm)	1	Hectare
(b)	Licence Fee per month	20.39	` per sqm/month
(c)	Licence Fee for Land	0.24	` Crore
(xi)	License fee for Waterfront		
(a)	Area of Water front (=325 m x 50m)	8125	Sqm
(b)	Licence Fee per month (50% of License fee for Land)	10.19	` per sqm/month
(c)	Percentage of Vessel Cargo	25%	
(d)	Licence Fee for Waterfront	0.002	` Crore
(xii)	Other Expenses		
(a)	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross fixed assets)	0.10	` Crore
(xiii)	Total Operating Costs at Optimal Capacity	3.33	` Crores

Note-1:

Number of trucks required for continuous unloading has been worked out as below:

Description		Unit
Per day cargo evacuation requirement	8000	TPD
Carrying Capacity of 1 Truck	15	ton
Time taken to load one rake	2	min
Transit time (assuming lead distance of 2.5 km)	28	min
Total Time	0.5	Hrs
Number of trucks required	14	nos
Allowance for break down and peak movement	6	nos
Total No of Trucks to be provided	20	nos
Total Truck trips per day	534	trips/day

(v) The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.

(vi) Accordingly, the revenue requirement estimated by NMPT is as follows:

(a) Annual Revenue Requirement:

(` in crores)

Sl. No.	Particulars	Amount
1.	For coal	
(i)	ROCE @ 16% (` 467.56 crores * 16%)	74.81
(ii)	Operating cost	102.45
(iii)	Total Revenue Requirement	177.26
2.	For other cargo	
(i)	ROCE @ 16% (` 2 crores * 16%)	0.32
(ii)	Operating cost	3.33
(iii)	Total Revenue Requirement	3.65

(b) Apportionment of Revenue Requirement:

(` in crores)

Particulars	For Coal		For Other Cargo	
Total Revenue Requirement	177.26		3.65	
Revenue apportionment for				
Cargo Handling + Miscellaneous Charges	175.48	99%	3.47	95%
Storage Charges	1.77	1%	0.18	5%

(vii) Tariff cap per tonne of cargo handled:

(in `/MT/day or part thereof)

Sl. No.	Commodity	For Coal	For other cargo
(i)	Revenue Requirement for Cargo Handling & Miscellaneous Charges	` 175.48 Crores	` 3.47 Crores
(ii)	Total Capacity	6.24 MTPA	0.49 MTPA
(iii)	Tariff Cap Per Ton of Cargo Handled	281.22	70.41

(viii) The reference tariff proposed for Cargo Handling Charges for Mechanized evacuation system by the NMPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian Rupees)	
		Foreign	Coastal
1	Thermal Coal	281.22	281.22
2	Other Coal	281.22	168.73
3	Other Cargo (Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite)	70.41	42.25

(ix) The reference tariff proposed for storage Charges for Mechanized evacuation system by the NMPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian Rupees)	
		Coal	Other cargo
1	Free period	25 days	5days
2	First five days after expiry of free period	1.06	0.75
3	6 th day to 10 th day after expiry of free period	1.59	1.13
4	From 11 th day onwards	2.12	1.50

(x) **Performance standard:**(a) **Gross Berth Output:**

- (i) The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for Coal. In case of dry and break-bulk cargo, the capability of the terminal (mechanization method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity.

- (ii) The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal expressed in number of working days of ships in that month at that terminal. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 5 (five) hours shall be subtracted from the total hours.
- (iii) The norms for Gross Berth Output for different categories of cargo are as follows:

Cargo Category	Norms
Thermal Coal	35,000 T/day
Other Coal	35,000 T/day
Other Cargo (Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite)	8,000 T/day

- (b) Transit Storage Dwell Time:

Bulk Cargo:

The Transit Storage Dwell Time for coal shall be calculated, as half of average parcel size of above cargo vessels in a month divided by average disposal of cargo from the port per day as per the following methodology:

Average disposal of Cargo per day (A) = $\frac{OB + Received/Despatched - CB}{No. of days}$

No. of days

OB = Opening Balance, CB = Closing Balance.

Average Parcel Sizes (B) = $\frac{P1+P2+ \dots +Pn}{N}$ (no. of parcels)

P1, P2 ... Pn are parcel size of each vessel in a month.

Transit Storage Time for Bulk Cargo = $0.5(B/A)$.

- (c) Transit Storage Dwell Time- Import:

Coal (at stackyard) 15 days on completion of vessel.

- (d) Turnaround Time for receipt/delivery operation:

The Turnaround Time for receipt/delivery operation shall be the sum of time taken for loading/unloading of cargo divided by the number of trucks/trailers/rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the truck/trailer/rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trucks/trailers/rakes.

- (i) (a) Truck (Single operation) = 10 min

(b) Truck (Double operation) = 20 min

- (ii) (a) Rake (Single operation) = 4hrs

(b) Rake (Double operation) = 8 hrs

3. The NMPT has also furnished the proposed Scale of Rates (SOR), Performance Standards and Feasibility Report for the said project.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the NMPT proposal dated 3 August, 2015 was forwarded to the concerned users/user organisations/prospective bidders (as forwarded by NMPT) for their comments. We have received comments from few users/user organisations. The NMPT vide its email dated 10 September, 2015 has furnished its remarks on comments made by users/user organisations.

5. A joint hearing in this case was held on 31 August, 2015 at the NMPT premises. The NMPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the NMPT and the concerned users/user organizations/prospective bidders have made their submissions

6.1. As agreed at the joint hearing, the NMPT was requested vide our letter dated 2 September, 2015 and with subsequent reminders dated 4 September, 2015 and 8 September 2015 to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings:

- (i) Furnish comments on the comments of Adani Ports and Special Economic Zone Ltd. already forwarded to NMPT and also furnish comments on comments of Chettinad International Bulk Pvt. Ltd. forwarded under cover of our letter of even number dated 31 August, 2015.
- (ii) At the joint hearing, Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) had submitted their written submissions to this Authority and also to NMPT. The NMPT to furnish comments on the written submissions of KCCI at the earliest.

6.2. With reference to point of action at para 6.1. (i) above, the NMPT vide its letter dated 10 September, 2015 has furnished its comments on comments of users/prospective bidders.

6.3. With reference to point of action at para 6.1. (ii) above, the NMPT vide its letters dated 10 September, 2015 has furnished its comments on the written submissions made by KCCI.

7.1. On preliminary scrutiny of the NMPT proposal dated 03 August 2015, the NMPT was requested vide our letter dated 2 September, 2015 to furnish requisite information/revised proposal in view of few information gaps/deficiency observed in the proposal.

7.2. The NMPT vide its emails dated 10 September, 2015 has furnished its response to the information/clarification sought by us vide our letter dated 2 September, 2015 on the subject proposal and has also filed a revised proposal. A summary of the information/clarification sought by us and reply furnished by NMPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/clarifications sought by us	Reply furnished by NMPT
(1)	Forward a copy of Board approval approving the subject proposal.	The NMPT has responded.
(2)	<u>Estimate of optimal capacity:</u>	
(i)	The NMPT has stated in para no.2.2 that 92.5% of the total cargo to be handled at the berth will be coal and the balance 7.5% will be the other cargo. Whereas in estimation of optimal capacity at point 3.8, the NMPT has considered the percentage share of coal vessels at 75% and percentage share of other cargo at 25%. This mismatch in cargo share may be please explained/corrected.	Even though the share of Coal and Other Cargo traffic is about 92.5% and 7.5% respectively of the optimal capacity of the Terminal, the quay capacity calculations are based on 75% for Coal and 25% for Other Cargo since the productivity of Coal per day (35000 TPD) is more than 4 times that of Other cargo (8000 TPD), and hence Other Cargo handling at berth would take more time compared to Coal. Therefore, the ratio of the time taken to handle coal and Other Cargo at 75:25 has been considered in the capacity calculation.
(ii)	<u>Optimal Quay Capacity:</u>	
(a)	The port has not considered handling of capesize vessel while assessing the optimal quay capacity. Bearing in mind that the upfront tariff to be fixed is for a long horizon of 30 years, the port may examine whether handling of capesize vessel need to be considered in the reference tariff fixation if port has plans for increasing the draft during the project period.	The draft requirement to handle capsize ships is 18 m. Capital Dredging in the Western Dock Arm, turning circle and channel beyond the existing depths of (-) 15.4 m CD is not technically and operationally viable owing to presence of very hard rock. Owing to this, the vessel sizes at the proposed Berth 12 have been limited to panamax size (50,000 – 80,000 DWT) and not capesize.
(b)	Calculation of Optimum Quay Capacity for Coal: (i) Furnish the basis of arriving at dry bulk vessel size at 50,000, 60,000, 70,000, 80,000 tonnes.	For EXIM movement of coal, it is uneconomical to deploy vessels less than 50,000 DWT due to reduced economies of scale. On the other hand, capital dredging in the Western Dock Arm, turning circle and channel beyond the existing depths of (-) 15.4 m CD is not technically and operationally viable owing to presence of very hard rock. Hence, vessel sizes beyond 80,000 DWT cannot be accommodated at Berth 12. Therefore vessel sizes have been limited to 50,000 – 80,000 DWT.
	(ii) Justify the additional time of 0.125 days i.e. 3 hours towards berthing/De-berthing.	Berthing has been considered from 'Pilot Boarding at the outer anchorage for inward movement' to 'Pilot Disembarking Time' and Un-berthing from 'Pilot Boarding Time for outward movement' to and to 'Pilot disembarking at the outer anchorage (OA)'. At NMPT, turning the vessel at the turning circle in the inner harbour and berthing at Berth 12 (in the presence of a vessel docked at Berth 9) will be a complex manoeuvring exercise. In view of this, additional time of 0.125 days i.e. 3 hours towards berthing and Unberthing has been considered.
	(iii) The guidelines prescribe ship day output for panamx ship at 35000 tonnes per day for coal handling for an unloading terminal. As against that, the NMPT has in the calculation of optimal quay capacity	NMPT has considered the handling rate of 35000 TPD as per the TAMP guidelines; however Guidelines does provide any norms for berthing and un-berthing. In this case based on the past data available at NMPT, port has considered the additional

	considered ship day output of 32565 tonnes per day by capturing the effect of berthing/unberthing time as well. The approach adopted by NMPT of downscaling the handling norms is not in line with the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 and the formula prescribed for assessing the optimal quay capacity. The NMPT, therefore, to reassess the optimal capacity considering the norms prescribed in the tariff guidelines 2008.	time of 3 Hr. as berthing and Un-berthing time while calculating the ship day output. Also reference has been taken from other Tariff order passed by the TAMP (i.e. riverine multipurpose jetty at Outer Terminal-I of Kolkata Port Trust, an additional 6 hours had been considered towards service time to cover berthing/deberthing, clearance etc. and TAMP order no. TAMP/74/2012COPT dated 15th February 2013 where additional 3 hr. has been considered as berthing/de-berthing time). Due to this additional time consideration, ship day out has reduced to 32565 TPD.
(c)	Calculation of Optimum Quay Capacity for Other cargo: (i) The ship day output prescribed for multipurpose cargo berth is 10,000 T/day for handling limestone, coal, minerals, etc., and not 7,500 T/day stated by NMPT which is for handling food grains/fertilizer of parcel size lower than 30,000 T.	Noted
	(ii) The norm prescribed in the guidelines for multipurpose berth is for deployment of 3 ELL of 20T capacity each. As against that the proposal of NMPT envisages deployment of one mobile hopper and one pay loader for unloading other cargo. The NMPT to confirm that the handling norm for ELL prescribed in 2008 guidelines at 10,000 T/days for the other cargo to be handled in this project is equally applicable for cargo handling by pay loader/hopper. If not, the NMPT to furnish the basis/justification for the handling rate of 8,000 tonnes adopted by it based on similar facility at any other Major Port Trusts or its own port.	In the presence of mechanized coal unloading system at the berth, it is not technically feasible to deploy 3 ELL as per guidelines for multipurpose berth. Further, the cargo mix is chosen keeping in mind the technical feasibility of handling through the proposed unloading mechanism. The mobile hopper and pay loader are proposed for landside movement and evacuation of other cargo. As such, it is confirmed that the operator will be able to achieve the handling rate of 8000 TPD with the proposed arrangement.
	(iii) The approach adopted by NMPT of considering the ship day output at 8,000 T/day and then scaling it down to 7,714 T/day by capturing the effect of berthing/unberthing time is not in line with the norms/formula prescribed in 2008 guidelines. The NMPT, therefore, to reassess the optimal capacity of other cargo.	NMPT has considered the handling rate of average 8000 TPD against 10000 provided in the 2008 TAMP Guidelines for limestone, coal, minerals and Fertilizer. Since, fertilizer and Limestone, Gypsum, Dolomite is proposed to be handled in this berth and also considering the size of the Ship (Below 30000 DWT) maximum 8000 TPD can be achieved as handling rate. However Guidelines do not provide any norms for berthing and un-berthing. In this case based on the past data available at NMPT, port has considered the additional time of 3 Hr. as berthing and Unberthing time while calculating the ship day output. Also reference has been taken from other Tariff order passed by the TAMP (i.e. riverine multipurpose jetty at Outer Terminal-I of Kolkata Port Trust, an additional 6 hours had been considered towards service time to cover berthing/deberthing, clearance etc. and TAMP order no. TAMP/74/2012COPT dated 15th February 2013 where additional 3 hr. has been considered as berthing/de-berthing time). Due to this additional time consideration, ship day out has reduced to 7714 TPD.
	(iv) Furnish the basis of arriving at average parcel size of vessels of other cargo at 27,000 tonnes.	Normally vessel carrying capacity for dry bulk vessels is of the order of 0.9 times DWT of the vessel. Considering the vessel size of 30,000 DWT, carrying capacity is worked out as 27000 ton (0.9 x 30000). Further, vessels of these sizes are usually deployed for short routes and do not call at multiple ports. As such, parcel size can be considered to be equal to carrying capacity of the vessel (for such small vessel sizes).
	(v) Confirm that unloading rate adopted by NMPT is uniform for all items of other cargo viz. Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite in terms of handling these cargo items.	Average handling rate shall be 8000 Tonnes per day
(iii)	<u>Optimal Yard Capacity:</u>	
(a)	Calculation of Optimal Yard Capacity for Coal: (i) As per the norms for assessing the optimal yard capacity for coal terminal, the norm is 70% of total area to be used for stacking coal. Whereas, NMPT has considered only 62% of the total area for stacking citing that the shape of the area does not allow to have long	It is precisely the square shape of the area which calls for multiple stockpiles of shorter lengths (300 – 330 m) rather than fewer stockpiles of larger lengths (500 – 600 m). Owing to this, useful area is lost for providing operating area for equipments and conveyors which could otherwise have been used for coal stacking. The stackyard planning has been carried out on

	stock piles. The drawings attached to the proposal show that the stacking area is in square shape and not in uneven shape. Hence, the reasons for not considering 70% norm is still not clear. The NMPT to consider the 70% stacking area norm prescribed in 2008 guidelines which is uniformly followed in all the Major Port Trusts.	bottom up basis considering available shape and size of the area behind Berth 12 and hence, it cannot be modified to suit the 70% norm of 2008 guidelines.
	(ii) (a) Explain the basis for considering the stacking parameter of 6.44 tonnes/sq.m. for storage of coal linking it to stack height of around 10 meters.	There are 6 nos. of stockpiles each having length of 330 m. and height of 10 m. Out of six nos. of stockpiles 4 nos. have 50 m width and 2 nos. of stockpile have 40m width. Hence, the total base area of 6 no. of stockpiles works out to 92400 sq. m (4x50x330 + 2x40x330). Angle of repose and bulk density have been considered as 37 degree and 0.9 t/m ³ respectively. Hence, volume of stockpile works out to be 209415.04 m ³ and total coal stacked works out to be 595121 tons. Thus, quantity that could be stocked per sq. m of area is 6.44 tons/sq m (595121/92400).
	(b) It may be carefully reexamined whether the proposed stack height of 6.44 tonnes/sqm is achievable.	It is confirmed that the proposed stack height of 10 m is achievable given the angle of repose for coal, base width provided and specifications of stacker and reclaimer equipments proposed.
	(iii) The turnover prescribed in 2008 guidelines for coal terminal is 12 and free period norm is 25 days. The NMPT has proposed 25 days free period for coal and turnover parameter at 15 and has stated that average dwell time of cargo is expected to be 24 days. This indirectly means entire coal cargo will move out from stacking area within the free period of 25 days. In the light of the above observation, the NMPT to reexamine and confirm the proposed turnover parameter considered in the optimal yard capacity calculation.	NMPT is of the view that the turnover ratio prescribed in TAMP Guidelines, 2008 for coal terminal is less compared to the prevailing market conditions. Other tariff orders (Case no. TAMP/23/2008-MoPT dated 7 th August, 2008 and Case no. TAMP/74/2012-CoPT dated 15 th February, 2013) have been referred, where TAMP has allowed turnover ratio as 20 and 15 respectively. Since this project considers a fully mechanized system, with cargo being evacuated through rail which will certainly reduce the dwell time. Considering the above, NMPT has proposed a turnover ratio of 15, against 12 as prescribed in TAMP Guidelines, 2008
(b)	Calculation of Optimal Yard Capacity for Other Cargo: (i) The Tariff Guidelines 2008 for multipurpose cargo do not envisage calculation of optimal yard capacity. Hence, please furnish reasons for assessing the optimal yard capacity of other cargo adopting the norms prescribed for coal terminal.	NMPT has earmarked a land area of 1 ha for storing other cargo (Limestone, Dolomite, Gypsum). In this regard, it was required to assess the optimal yard capacity for other cargo (Limestone, Dolomite, Gypsum). Since, Guidelines, 2008 do not prescribe any norms for assessing the same, NMPT has proposed to adopt the norms of coal terminal.
	(ii) Confirm the parameters (stacking & turnover) adopted for assessing the yard capacity are common for different items of other cargo viz. limestone, gypsum and dolomite taking into consideration densities of each item of cargo.	Confirmed.
	(iii) (a) Since the NMPT has stated that fertilizer cargo will be stored in storage shed of NMPT or private shed, the reasons for considering 273200 tonnes as the optimal yard capacity for storing fertilizer cargo in the yard capacity calculation may be furnished. The NMPT may re-examine and make necessary corrections.	As envisaged in the project, fertilizer will be stored in NMPT sheds/private. Determination of yard capacity is not possible to calculate. For optimal yard capacity calculation, the component of fertilizer has been arrived based on the past experience and data available with the port. In the present scenario, the optimal quay capacity is less than the optimal yard capacity, and the same has been considered for further calculations.
	(b) Calculation for arriving at the yard capacity for fertilizer cargo may be furnished.	Determination of yard capacity is not possible to calculate. The component of fertilizer has been arrived based on the past experience and data available with the port.
3.	<u>Estimation of capital cost:</u>	
(i)	Capital Cost for Coal:	
(a)	The guidelines prescribe list of civil works for coal unloading terminal. The civil construction cost estimated by the NMPT does not include capital cost of transfer tower, marshalling yard, water supply and drainage system, berth apron and approach listed in the guidelines. Explain the reasons for not considering these items of capital cost given in the normative list of items prescribed in the guidelines.	Costs related to transfer towers have been included in the CAPEX (refer civil and structural costs related to Junction Houses etc). Cost related to laying an additional rail line has also been included as a separate line item in CAPEX. Cost related to water Supply and drainage has been included in Utilities (refer Chapter 11, DPR). Cost related to Berth Apron has not been included since construction of Berth and approach does not fall under the

		scope of the BOT operator. Berth apron is under construction by NMPT and CAPEX towards the same cannot be a part of BOT CAPEX for the purpose of upfront tariff calculation.
(b)	The list of coal handling equipment prescribed in the guidelines includes 2 number of reclaimers, 2 number of stackers, 3 numbers of pay loaders and dozers and electrical power and control switch gears, amongst other equipments. As against the above normative list, the proposal of the NMPT envisages 4 numbers of stackers, 3 number of reclaimers, 1 number of pay loader. Further, capital cost estimates do not include cranes-2 nos., electrical power and control switch gears, workshop equipment as prescribed in the normative list. The port may furnish reasons for deviation from the norms prescribed in the guidelines for each equipment.	The higher number of stackers and reclaimers are on account of higher (but smaller in length) number of stockpiles due to the square shape of area available behind Berth 12. The costs towards electrical power and control switch gears, workshop equipments etc have been included in Utilities (refer Chapter 11, and Chapter 14 DPR).
(ii)	Capital Cost for other Cargo:	
(a)	The guidelines prescribe the list of equipment for multipurpose berth which includes level luffing wharf cranes, fork lift truck, pay loaders, power & lighting & communication. The cargo handling equipment considered by the NMPT, however, includes only one Pay loader and one hopper. The port may confirm that normative list of equipment mentioned in the guidelines are not envisaged by the port and reasons for deviation from the norms may also be furnished. Confirm that the equipment proposed are adequate to handle "other cargo".	It is hereby confirmed that the normative list of equipments mentioned in the guidelines are not envisaged for handling of other cargo. The proposed infrastructure of mechanized coal unloading will be used for unloading of other cargo as well. These will be unloaded unto the mobile hopper and transported to storage area and evacuated thereafter through continuous truck movement. Hence, the equipments proposed are adequate to handle other cargo envisaged.
(b)	Please indicate the capacity of Pay loader (in tonnes).	Capacity of pay loader shall be 10 ton.
(iii)	(a) The port has not furnished any documentary support for unit rate adopted in estimation of civil cost. The project report does not contain documents validating the estimates. NMPT to furnish copy of supporting document/calculation/rate analysis/budgetary quotation/market rate to justify estimate of civil items and equipment cost as well.	The capital costs have been worked out based on TCE's accumulated engineering expertise and internal cost database being constantly updated to reflect current market levels of civil and equipment costs. The block costs, suitable at DPR stage, are arrived at based on similar past studies by TCE and other engineering consultants at various major and non major ports.
	(b) Confirm that the capital cost estimate by the NMPT reflects current market position.	Confirmed. The capital costs are estimated as of 01st April, 2015.
4.	Operating Cost:	
(i)	It is seen that the entire civil cost and related operating cost and return is apportioned to coal handling. The NMPT may clarify whether none of the civil works is relevant for handling other cargo. If, relevant the NMPT may apportion the capex, opex & ROCE of civil works to "other cargo". Please furnish the detailed working in this regard.	No civil component of Capital Cost has been envisaged for other cargo. Only mechanical equipments have been proposed, which has been used for calculation of handling charges for other cargo.
(ii)	Operating Cost for coal handling:	
(a)	Power Cost: As per two copies of the electricity bill of Mangalore Electricity Supply Company Ltd forwarded by NMPT the unit rate for the power for the month of May 2015 comes to ` 5.82/7.27 per unit as against unit rate of `10.4 considered by NMPT. The unit rate of ` 10.4 may be substantiated with the copy of the electricity bill for last 3 months.	Tariff in NMP is charged under category HT-2(b) as per the Mangalore Electricity Supply Company Ltd tariff rates. Demand charges of Rs. 190/kVA/month is being levied, along with energy charges of Rs. 7.65/unit. In addition to this, 6% taxes on the consumption charges is also being levied. Considering the above, NMPT has computed the total power tariff per unit based on the total bill amount corresponding to total energy consumption. The computation of Rs.10.4/unit is derived from the energy bill for the month of May, 2015, by dividing the total bill amount (Rs. 5452200) by total consumption (524100 units).
(b)	NMPT has not considered the Miscellaneous cost of 5% while calculating operating cost viz. repairs & maintenance and depreciation. The NMPT to recompute these cost items in the light of the above observation.	Has been considered in the revised proposal
(c)	Depreciation:	Has been modified in the revised proposal

	The NMPT may modify Depreciation for the Civil work and Mechanical work as per the depreciation rate applicable under the Companies Act, 2013.															
(d)	<p>License Fees:</p> <p>Confirm the license fee adopted by the NMPT at ` 20.39 per sq mtr/month for land and ` 10.19 per sq mtr/month for waterfront for coal terminal and other cargo is as per its SOR at NMPT. Furnish the calculation to show how the license fees for land & waterfront at ` 20.39 and 10.19 per sq mtr/month respectively is arrived at by applying the annual escalation to the base rate adopted from the SOR of the NMPT.</p>	<p>As per the Scale of rates for NMPT (Case No. TAMP/60/2012- NMPT dated 20th May, 2014), the lease rent for open areas at Panambur Village is prescribed as Rs. 1921.22 per 100 sqm/month on 20th February, 2012. Escalating this figure @ 2% for 3 years, the value of Rs. 20.39 per sqm/month was derived. The computation of the same is given below:</p> $= \frac{1921.22}{100} \times (1 + 2\%)^3 = 20.39$ <p>For waterfront, the lease rentals will be 50% of the land lease rentals, i.e., Rs. 10.19 per sqm/month.</p> <p>In the proposal, the waterfront charges have been calculated based on a Waterfront Area of (325m x 25m). However, the area should be computed as (325m x 50m) and the charges against this has been modified in the revised proposal.</p>														
(iii)	Operating Cost for other Cargo handling:															
(a)	<p>Power Cost:</p> <p>The norms prescribed in 2008 guidelines at 100 units/crane is for Electrical Level Luffing (ELL) crane. While the NMPT has not considered ELL, the NMPT has proposed use of Mobile Hopper for unloading of other cargo. Hence, the power consumption may have to be modified with reference to the equipment proposed for deployment. Also, confirm mobile hopper is power operated and not fuel. The fuel/power consumption to be adopted for this equipment should be justified based on the technical specification or consumption considered for similar equipment in any other major port in reference tariff fixation.</p>	<p>The unloading of other cargo is proposed by the mechanized coal unloading equipments and hence the power consumption. The power requirements for grab type coal unloaders will be higher compared to Electrical Level Luffing cranes. (refer section 16.4, DPR where total power requirements have been considered as 500 units/hr).</p> <p>The power requirement of the mobile hopper has been included in the total power requirements of 500 units/hr.</p>														
(b)	<p>Fuel Cost:</p> <p>(i) The 2008 guidelines prescribe norms at 10 ltrs/hour for 10 T Payloader. From the proposal it is not clear whether payloader proposed by NMPT is of 10T. Please clarify the position. If capacity of pay loader proposed is not of 10T, then the fuel consumption adopted may please be explained and justified.</p>	It is confirmed that pay loader proposed is of 10 T capacity														
	<p>(ii) The unit rate of the fuel consumption at `52.59 per litre may be substantiated with the copy of the bill relevant for last 3 months.</p>	Attached														
	<p>(iii) Please furnish detailed working for arriving at ` 0.97 Crores for estimating fuel cost of Payloaders. Indicate the number of hours for which it is estimated.</p>	<p>The detailed computation is given below:</p> <table><tr><td>Unit Cost of Fuel</td><td>52.59 Rs./litre</td></tr><tr><td>Optimal Capacity for other Cargo</td><td>0.49 MTPA</td></tr><tr><td>Consumption of fuel</td><td>10 Litres/hr</td></tr><tr><td>Total time of truck operations</td><td>15 Hr/day</td></tr><tr><td>Number of trucks</td><td>20 Nos.</td></tr><tr><td>Average Unloading Capacity of Payloader</td><td>8000 TPD</td></tr><tr><td>Total Fuel Charges</td><td>$= 52.59 \times 10 \times 15 \times 20 \times (0.49 / 1000000)$ 8000/1000000 = Rs. 0.97Crore</td></tr></table>	Unit Cost of Fuel	52.59 Rs./litre	Optimal Capacity for other Cargo	0.49 MTPA	Consumption of fuel	10 Litres/hr	Total time of truck operations	15 Hr/day	Number of trucks	20 Nos.	Average Unloading Capacity of Payloader	8000 TPD	Total Fuel Charges	$= 52.59 \times 10 \times 15 \times 20 \times (0.49 / 1000000)$ 8000/1000000 = Rs. 0.97Crore
Unit Cost of Fuel	52.59 Rs./litre															
Optimal Capacity for other Cargo	0.49 MTPA															
Consumption of fuel	10 Litres/hr															
Total time of truck operations	15 Hr/day															
Number of trucks	20 Nos.															
Average Unloading Capacity of Payloader	8000 TPD															
Total Fuel Charges	$= 52.59 \times 10 \times 15 \times 20 \times (0.49 / 1000000)$ 8000/1000000 = Rs. 0.97Crore															

	<p>(iv) The port has estimated power consumption for Mobile hopper for 4000 hours. Though the guidelines of 2008 prescribe a norm of 4000 hours of working in a year for estimation of power/fuel cost of equipment for multipurpose berth 6132 hours of working are considered by this Authority for a full – fledged berth. The norms of 4000 hours of working is considered for only stand alone equipment in other upfront tariff cases.</p> <p>It is relevant to state that in the instance case the equipment viz. mobile hopper and pay loader are proposed to handle “other cargo” whose cargo share is only 25% of the total optimal capacity. Hence, the NMPT may show with calculation that these equipments will be utilised for 4000 hours as per the norms prescribed in 2008 guidelines for handling other cargo.</p>	Has been modified in the revised proposal															
(c)	<p>Truck Lease Cost:</p> <p>The NMPT has proposed 20 trucks on lease. In this regard, following points may be clarified:</p>																
(i)	The 2008 guidelines do not mention about lease of equipment. The 2008 guidelines prescribe normative list of equipment for capital cost to be estimated by Port Trust. Based on capital cost, operating cost, ROCE and Annual Revenue Requirement (ARR) reference tariff is computed for the optimal capacity. Please clarify as to how the approach adopted by NMPT of proposing trucks on lease fits into 2008 guidelines. The NMPT to justify with adequate reasons for deviation from the guidelines in this regard. Cost benefit analysis done for hire vis a vis purchase option of truck to arrive at this proposal of lease of trucks may also be furnished.	The quantum of “other cargo” projections (0.49 MTPA) implies average monthly handling of approx 42000 ton (0.49/12) and infrequent vessel calls (1 vessel call every 20 – 30 days). Further, the operator can handle other cargo subject to priority berthing of coal vessels. This implies that other cargo handling will continue only for the first few years of operations during which coal cargo ramp up will take place. Given the small and temporary nature of cargo handling for “other cargo” purchase of trucks is not called for since these will be idling most of the time. Hence leasing of trucks has been proposed to optimize cargo handling costs and de-risk the operations from volatility in vessel calls and cargo realization.															
(ii)	When the truck requirement is assessed at 14 nos., providing 6 additional trucks for allowance of breakdown for handling 25% of the optimal cargo share i.e. 4,92,750 tonnes of other cargo may also be justified.	Given that trucks are proposed not to be purchased but to be taken on lease from third party private owners, NMPT or the BOT operator will not be in a position to control the maintenance & repair of these trucks. Hence, the likelihood of breakdown for such third party equipments may be high and therefore 6 additional trucks have been proposed.															
(iii)	The basis for considering vessel call at 18.25 in the computation of lease of truck is not clear. Please explain the basis and also give working for the same.	Lease cost for trucks have been worked out as follows: - Rs 10,000/truck/day x 3.5 days/vessel x 20 trucks = Rs. 7,00,000 per vessel. Considering parcel size of 27000 ton, per ton truck lease cost works out to Rs. 25.9 per ton. Therefore, Total Truck lease cost works out to Rs. 1.28 Cr (Rs. 25.9 per ton x 0.5 Mil ton).															
(iv)	The total number of hours. considered for computation of lease rent of trucks may be indicated. In this regard, our observation at 4(iii)(b)(iv) above may also be addressed. If necessary, suitable modifications may be done in the estimation of lease rent for trucks.	Given the handling rate of 8000 TPD, a 30,000 DWT vessel (parcel size of 27000 tons) will be serviced in approximately 3.5 days (27000/8000 +berthing & Un – Berthing time = 3.375 +0.125) through continuous movement of trucks from jetty to storage area. Hence, 3.5 days have been considered as hire period for each truck per vessel call.															
(v)	The basis of considering lease rent of ` 10,000/day/truck may be justified with documentary support/actual lease rent for trucks at NMPT.	<p>Truck hire charge has been considered as Rs. 10,000 per truck per day which is in line with NMPT SOR.</p> <p>As per NMPT SOR: - Hire charge for 10T capacity fork life truck is Rs. 530.00/hr subject to a minimum of Rs. 2120.00. Considering 20 hRs. of operation, this works out to Rs. 10,600 per day which is comparable to Rs. 10,000 per truck per day as considered above.</p>															
(vi)	534 trucks trips indicated is for per day. Please confirm whether it is for per day. Furnish the working for the same.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Description</th><th></th><th>Unit</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Per day cargo evacuation requirement</td><td>8000</td><td>TPD</td></tr> <tr> <td>Carrying Capacity of 1</td><td>15</td><td>ton</td></tr> <tr> <td>Time taken to load one truck</td><td>2</td><td>min</td></tr> <tr> <td>Transit time (assuming lead distance of 2.5 km)</td><td>28</td><td>min</td></tr> </tbody> </table>	Description		Unit	Per day cargo evacuation requirement	8000	TPD	Carrying Capacity of 1	15	ton	Time taken to load one truck	2	min	Transit time (assuming lead distance of 2.5 km)	28	min
Description		Unit															
Per day cargo evacuation requirement	8000	TPD															
Carrying Capacity of 1	15	ton															
Time taken to load one truck	2	min															
Transit time (assuming lead distance of 2.5 km)	28	min															

		<table> <tr> <td>Total Time</td><td>0.5</td><td>Hrs.</td></tr> <tr> <td>Number of trucks required</td><td>14</td><td>Nos.</td></tr> <tr> <td>Allowance for break down and peak movement</td><td>6</td><td>Nos.</td></tr> <tr> <td>Total No of Trucks to be provided</td><td>20</td><td>Nos.</td></tr> <tr> <td>Total Truck trips per day</td><td>534</td><td>trips/day</td></tr> </table> <p>It is confirmed that number of truck movements between Jetty and storage area will be 534 trips per day. As mentioned above, these will be applicable for 3.5 days per vessel.</p>	Total Time	0.5	Hrs.	Number of trucks required	14	Nos.	Allowance for break down and peak movement	6	Nos.	Total No of Trucks to be provided	20	Nos.	Total Truck trips per day	534	trips/day
Total Time	0.5	Hrs.															
Number of trucks required	14	Nos.															
Allowance for break down and peak movement	6	Nos.															
Total No of Trucks to be provided	20	Nos.															
Total Truck trips per day	534	trips/day															
(vii)	The basis of considering turnaround time of 3.5 days may be explained with detailed working.	<p>Turnaround Time for Other cargo has been estimated as below.</p> <p>Loading/Unloading Time = Average Parcel Size/Unloading Rate</p> <p>= 27000/8000 = 3.375 Days</p> <p>Turnaround Time = Loading/Unloading Time + Berthing Time</p> <p>= 3.375 + 0.125 = 3.5 days</p>															
(d)	NMPT has not considered the Miscellaneous cost of 5% while calculating operating cost viz. repairs & maintenance and depreciation. The NMPT to recompute these cost items in the light of the above observation.	Has been considered in the revised proposal.															
(e)	Depreciation and License Fees: Point raised in this regard for coal is reiterated for other cargo as well.	Has been modified in the revised proposal.															
5.	<u>Annual Revenue Requirement (ARR) & Proposed Tariff Calculation:</u>																
(i)	Reference Tariff calculation for handling Coal and other cargo:																
(a)	Please indicate the share of foreign and coastal cargo for Coal and other cargo. Also, furnish the basis thereof.	Both Coal and Other Cargo proposed to be handled are entirely foreign															
(b)	The NMPT has arrived at the handling charge by spreading the annual revenue requirement over optimal capacity for handling coal and other cargo. Though the NMPT has proposed concessional rate for coastal cargo at 60% of the rate arrived for foreign cargo, the impact of coastal concession is not captured while arriving at the rate proposed for foreign cargo. If the port anticipates any coastal cargo, then the impact of allowing coastal concession should be considered while arriving at the proposed tariff, taking into account the share of foreign and coastal cargo.	Both Coal and Other Cargo proposed to be handled are entirely foreign. Since the entire cargo is envisaged to be foreign cargo, the NMPT has not proposed any percentage share of coastal cargo for determining the rate for handling charges. Concessional upfront rates for coastal cargo were prescribed to comply with the Government guidelines though it did not have any impact on the revenue realization.															
(ii)	The basis for considering the percentage share of coal and other cargo moving out within free period, and percentage share of cargo attracting storage charge may please be furnished and justified.	The same has been considered based on the port past experience and also reference has been taken from other Tariff order Approved by TAMP															
6.	<u>Proposed SOR:</u>																
(i)	(a) The second note below the Schedule 3 Cargo Handling Charges gives the list of services included in the composite handling charge for other cargo viz. Fertiliser, limestone, gypsum and dolomite. Since the Fertilizer cargo is not expected to avail storage facility, the said note may have to be modified suitably to exclude the storage facility for fertilizer by proposing a separate note for fertilizer cargo.	Has been considered in the revised proposal															
	(b) From the said note below the cargo handling charge, it is understood that other cargo at the stackyard will be loaded onto trucks/railway wagon. The capital cost proposed for other cargo does not include any capex or opex relating to rail mode of evacuation. The NMPT to examine and clarify the mode of evacuation of other cargo. Also, make necessary modification in the proposed note in line with the evacuation of cargo	<p>It is envisaged through only truck movement.</p> <p>Modification has been considered in the revised proposal</p>															

	envisaged by the port.	
	(c) Both the notes under cargo handling charge may include that the composite rate includes all miscellaneous services not specifically included in the SOR.	Modification has been considered in the revised proposal
	(d) The tariff guidelines of 2008 prescribes norm for free at 5 days for import cargo and 15 days for export cargo for multipurpose berth. Whereas, NMPT has proposed only 5 days for other cargo. The NMPT to clarify whether all the items of other cargo are import. If so, explicitly state in the proposed SOR and suitably modify the draft SOR.	It is envisaged to have only imported cargo. Modification has been considered in the revised proposal
(ii)	For the storage of other cargo (fertilizer) NMPT has stated that it will be stored either at NMPT or in private shed. The NMPT has also stated that no capital cost has been considered for development of storage shed for fertilizer. In the light of the above position, the note under the schedule of Cargo Handling Charges in the draft Scale of Rates should be modified to prescribe a separate note for fertilizer stating that service excludes storage at stackyard.	Modification has been considered in the revised proposal
7.	Performance Standards:	
(i)	Gross Berth Day Output. The Performance standard proposed by the NMPT for Gross Berth Day Output states that while determining working days from ship hours, the berth allowance of 5 hours shall be subtracted from the total hours. Please furnish the basis for such a provision and confirm it is in line with the Model Concession Agreement issued by the Ministry of Shipping.	Confirmed, it is in line with the Model Concession Agreement issued by Ministry of Shipping
(ii)	Explain the reasons for proposing the calculation of transit dwell time for cargo in the performance standards. Furnish the basis for such a provision and confirm it is in line with the Model Concession Agreement issued by the Ministry of Shipping.	The same has been proposed in line with the Model Concession Agreement issued by Ministry of Shipping
(iii)	The performance standards proposed by NMPT may have to be revised in light of observation made in the earlier queries to modify the handling rate in the optimal capacity calculation.	Noted

8.1. While furnishing additional information/clarification, the NMPT vide its email dated 10 September 2015 has also filed its revised proposal for fixation of reference tariff for mechanization of Berth No. 12 by providing equipments for handling bulk cargo at NMPT.

8.2. The highlights of the revised proposal submitted by NMPT are summarized below:

- (i) The optimal capacity and the estimate of Capital Cost is retained as in its original proposal and hence not reiterated here.
- (ii) **Operating cost:**
 - (a) The estimates of operating cost has been modified by NMPT. The break up of operating cost estimate in the revised proposal is given below:
 - (i) **Calculation of Operating cost for coal handling:**

(` in crores)

Sr. No.	Particulars	Amount	Unit
(i)	Power Costs		
(a)	Consumption per ton	1.4	Unit/tonne
(b)	Cost per Unit (KWH)	10.4	`/unit
(c)	Optimal Capacity	6.24	MTPA

(d)	Cost of Electrical energy	9.09	` Crore
(ii)	Repair & Maintenance Costs		
(a)	Civil Assets (1% on civil work)	1.34	` Crore
(b)	Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on equipment cost)	21.79	` Crore
(c)	Miscellaneous (5% on the Miscellaneous Cost)	1.11	` Crore
(iii)	Insurance Costs		
(a)	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value)	4.68	` Crore
(iv)	Depreciation		
(a)	Civil Work @ 3.34%	4.48	` Crore
(b)	Mechanical Work @ 10.34%	32.19	` Crore
(c)	Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10% on equipment component	1.78	` Crore
(v)	License Fee for Land		
(a)	Area of land available (in sqm)	15.01	Hectare
(b)	Licence Fee per month	20.39	` per sqm/month
(c)	Licence Fee for Land	3.67	` Crore
(vi)	License fee for Waterfront		
(a)	Area of Water front (=325 m x 50m)	16250	Sqm
(b)	Licence Fee per month (50% of License fee for Land)	10.19	` per sqm/month
(c)	Percentage of Vessel Cargo	75%	
(d)	Number of months	12	Months
(e)	Licence Fee for Waterfront	0.15	` Crore
(vii)	Other Expenses		
(a)	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross fixed assets)	23.38	` Crore
(viii)	Total Operating Costs for coal handling	102.59	` Crores

(ii) Calculation of Operating cost for other cargo handling:

(` in crores)

Sr. No.	Particulars	Amount	Unit
(i)	Power Costs		
(a)	Norm for consumption of power	500	Units/Hour/Crane
(b)	Cost per Unit (KWH)	10.4	`/unit
(c)	Total Hours required	1231.88	Hours
(d)	Total Power Charges	0.64	` Crore
(ii)	Fuel Costs		
(a)	Truck operation		

(i)	Unit Cost of Fuel	52.59	`/litre
(ii)	Consumption of fuel	10	Litres/hr
(iii)	Total time of truck operations	15	Hr/day
(iv)	Number of trucks	20	Nos.
(v)	Average Unloading Capacity of Payloader	8000	TPD
(vi)	Total Fuel Charges	0.97	` Crore
(i)	Unit Cost of Fuel	52.59	`/litre
(ii)	Consumption of fuel	12	Litres/hr
(iii)	Hours of operation/day	20	Hr/day
(iv)	Average Unloading Capacity of Payloader	8000	TPD
(v)	Fuel Charges for Pay loader	0.08	` Crore
(iii)	Truck Lease Cost for 20 truck (Note-1)		
(a)	Lease rate per truck per day	10000	`/day/truck
(b)	Turnaround Time	3.5	Days
(c)	Number of Trucks	20	Nos.
(d)	Vessel Call (=Optimal Capacity/Parcel Size)	18.25	
(e)	Lease Cost for 20 trucks of capacity 15 tonnes	1.28	` Crore
(vi)	Repair & Maintenance Costs		
(a)	Civil Assets (1% on civil work)	0.00	` Crore
(b)	Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost)	0.10	` Crore
(c)	Miscellaneous (5% on the Miscellaneous Cost)	0.005	` Crore
(vii)	Insurance Costs		
(a)	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value)	0.02	` Crore
(viii)	Depreciation		
(a)	Civil Work @ 3.34%	0.00	` Crore
(ix)	Mechanical Work @ 10%	0.19	` Crore
(a)	Miscellaneous Assets @ 3.34% on civil component and 10% on equipment component	0.01	` Crore
(x)	License Fee for Land		
(a)	Area of land available (in sqm)	1	Hectare
(b)	Licence Fee per month	20.39	` per sqm/month
(c)	Licence Fee for Land	0.24	` Crore
(xi)	License fee for Waterfront		
(a)	Area of Water front (=325 m x 50m)	16250	Sqm
(b)	Licence Fee per month (50% of License fee for Land)	10.19	` per sqm/month
(c)	Percentage of Vessel Cargo	25%	
(d)	Licence Fee for Waterfront	0.05	` Crore
(xii)	Other Expenses		
(a)	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross fixed assets)	0.10	` Crore

(xiii)	Total Operating Costs at Optimal Capacity	3.68	` Crores
--------	--------------------------------------------------	-------------	-----------------

(iii) Accordingly, the revised annual revenue requirement estimated by NMPT is as follows:

(a) Annual Revenue Requirement:

(` in crores)

Sl. No.	Particulars	Amount
1.	For coal	
(i)	ROCE @ 16% (` 467.56 crores * 16%)	74.81
(ii)	Operating cost	102.59
(iii)	Total Revenue Requirement	177.40
2.	For other cargo	
(i)	ROCE @ 16% (` 2 crores * 16%)	0.32
(ii)	Operating cost	3.68
(iii)	Total Revenue Requirement	4.00

(b) Apportionment of Revenue Requirement:

(` in crores)

Particulars	For Coal		For Other Cargo	
Total Revenue Requirement	177.40		4.00	
Revenue apportionment for				
Cargo Handling + Miscellaneous Charges	175.63	99%	3.80	95%
Storage Charges	1.77	1%	0.20	5%

(iv) The revised reference tariff proposed to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(a) Cargo Handling Charges:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian Rupees)	
		Foreign	Coastal
1	Thermal Coal	281.45	281.45
2	Other Coal	281.45	168.87
3	Other Cargo (Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite)	77.12	46.27

(b) Storage Charges:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian Rupees)	
		Coal	Other cargo
1	Free period	25 days	5days
2	First five days after expiry of free period	1.06	0.82
3	6 th day to 10 th day after expiry of free period	1.59	1.24
4	From 11 th day onwards	2.13	1.65

(v) **Performance standard:**

The Performance Standards are proposed to be retained as in the original proposal and hence not reiterated here.

9.1. The NMPT vide its email dated 14 September, 2015 has stated that a copy of revised proposal dated 10 September, 2015 was forwarded to the users/prospective bidders with request to furnish their comments, if any.

9.2. With reference to revised proposal filed by the NMPT, M/s. KCCI vide its letter dated 14 September, 2015 has furnished its comments to this Authority and to NMPT reiterating the written submissions made by them at the joint hearing on which the NMPT has already furnished its comments.

10. Subsequently, the NMPT vide its email dated 21 September, 2015, furnished revised calculation modifying a few items which are summarised below:

- (i) The NMPT has now included Power cost for general illumination based on the comments of Adani Ports and Special Economic Zone Ltd.
- (ii) Accordingly, the revised annual revenue requirement estimated by NMPT is as follows:
 - (a) Annual Revenue Requirement:

(` in crores)

Sl. No.	Particulars	Amount
1.	For coal	
(i)	ROCE @ 16% (` 467.56 crores * 16%)	74.81
(ii)	Operating cost	106.34
(iii)	Total Revenue Requirement	181.15
2.	For other cargo	
(i)	ROCE @ 16% (` 2 crores * 16%)	0.32
(ii)	Operating cost	3.93
(iii)	Total Revenue Requirement	4.25

- (b) Apportionment of Revenue Requirement:

(` in crores)

Particulars	For Coal		For Other Cargo	
Total Revenue Requirement	181.15		4.25	
Revenue apportionment for				
Cargo Handling + Miscellaneous Charges	179.34	99%	4.04	95%
Storage Charges	1.81	1%	0.21	5%

- (iii) The revised reference tariff proposed to meet the estimated revenue requirement is as follows:

- (a) Cargo Handling Charges:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian Rupees)	
		Foreign	Coastal
1	Thermal Coal	287.39	287.39
2	Other Coal	287.39	172.43
3	Other Cargo (Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite)	81.93	49.16

- (b) Storage Charges:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian Rupees)	
		Coal	Other cargo
1	Free period	25 days	5days
2	First five days after expiry of free period	1.09	0.88
3	6 th day to 10 th day after expiry of free period	1.63	1.31
4	From 11 th day onwards	2.17	1.75

- (iv) **Performance standards:**

The Performance Standards are proposed to be retained as in the original proposal and hence not reiterated here.

- 11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the New Mangalore Port Trust (NMPT) is to fix reference tariff for mechanization of Berth No.12 by providing equipments for handling bulk cargo at NMPT through Public Private Partnership (PPP) mode. The port has stated that construction of Berth No.12 has already been undertaken by the NMPT and the work is underway. Hence, the project does not envisage berth construction by the BOT operator.
- (ii) Clause 2.4 of the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to re-fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification. The NMPT has stated that there is no upfront tariff available in any other Major Port Trusts which is similar to the proposed project for adoption of the upfront tariff. Hence, the Port has filed the proposal following the principles of 2008 guidelines.
- (iii) As brought out in the earlier paragraphs bringing out the factual position of the case, the original proposal filed by NMPT dated 3 August, 2015 has been revised by the NMPT under cover of its letter dated 10 September, 2015 while furnishing information/clarification to a few points sought by us. The said revised proposal was also forwarded by NMPT to all the concerned for their comments. Subsequently, the NMPT vide its letter dated 21 September, 2015 has further furnished revised calculation capturing the power cost for general illumination in light of the observation made by the APSEZL. In the revised calculation, the port apart from considering power cost for general illumination has also modified estimates for few items. The other parameters like optimal capacity, capital costs and performance standard are retained as in its original proposal. The revised proposal of the NMPT dated 21 September, 2015 along with the information/clarifications furnished by NMPT during the processing of the case in reference is considered in this analysis.
- (iv) The proposed facility envisages handling of two different cargo groups i.e. Coal and Other cargo [Fertilizer, Limestone, Gypsum and Dolomite]. The port has stated that out of total volume of cargo, 92.5% will be coal cargo and 7.5% will be other cargo. For coal, the NMPT proposes mechanised handling system to enable to achieve higher productivity. Hence for coal, the NMPT has adopted the norms prescribed in 2008 guidelines for coal terminal. For other cargo, the port has adopted the norms prescribed for multipurpose berth. The port has stated that by adopting aforesaid two set of norms, the NMPT would achieve better productivity for coal and other cargo.

For reasons cited by the port and recognising that coal handling is envisaged by mechanised means and other cargo by non mechanized means the approach adopted by the NMPT for adopting norms prescribed for handling coal and norms prescribed for handling other cargo appears to be reasonable and logical and hence is accepted. The NMPT has generally followed the norms prescribed in the 2008 guidelines. Deviation from the norms on a few items are discussed in the subsequent paragraphs.

(v) Optimal Terminal Capacity:

(a) Optimal Quay capacity:

(i) Coal cargo:

- (a) The average parcel size of vessel considered by NMPT is 58500 tonnes. M/s.Kanara Chamber of Commerce & Industry (KCCI) has stated that the proposal of NMPT does not cover Kamsarmax vessel of 89000 which is popular. The KCCI has requested NMPT that the Berth Dimension should be made to accommodate a Kamsar size Vessel or a Cape size Vessel after lightering operations either at Goa or Mangalore Anchorages. The NMPT has categorically stated that capital dredging in the western dock arm is not technically and operationally viable beyond the depth of (-) 15.4 m CD owing to presence of very hard rock and hence vessel sizes will be limited to panamax size of 50,000 to 80,000 DWT only which is considered in arriving at the average parcel size of the vessel. Since, the NMPT does not envisage to handle vessels above 80,000 DWT, the question of handling Kamsar size vessel or cape size vessel does not arise.
- (b) The NMPT has considered the ship day out put at 35000T/days for panamax vessel as per the norms prescribed in the 2008 guidelines for coal

terminal. Considering the average parcel size of coal vessels at 58,500 tonnes and considering the ship day output of 35000 tonnes per day, the NMPT has arrived at the unloading time of 1.6714 days. To this, the NMPT has considered additional 0.125 days towards berthing/de-berthing, thus translating into a ship day output of 32,565 tonnes per day [(58500 tonnes/1.7964 days) (i.e. 1.6714 + 0.125 days)]. It is seen in the optimal quay capacity calculation for coal handling, the NMPT has considered ship day output at 32,565 T/day after capturing the effect of berthing and unberthing time as well in the ship day output. When pointed out that the ship day output of 32,565 T/day considered by the NMPT is not in line with norms prescribed in the 2008 guidelines, the NMPT has clarified that the ship day output norms of 35000 T/day does not provide for berthing/unberthing time.

The NMPT has considered an additional time of 0.125 days i.e. 3 hours towards berthing/de-berthing based on the past data available with the port towards the time taken for berthing/de-berthing i.e. from the time pilot boards a vessel at outer anchorage for inward movement to his disembarking and de-berthing at the outer anchorage. In this regard, the NMPT has referred that it is in line with the approach followed in fixation of upfront tariff for the riverine multipurpose jetty at Outer Terminal-I of Kolkata Port Trust where additional 6 hours had been considered towards service time to cover berthing/de-berthing, clearance, waiting time for tide. In another Order no.TAMP/74/2012-COPT dated 15 February 2013 approved by this Authority for fixation of upfront tariff for multipurpose berth at Cochin Port Trust (COPT) 3 hrs. additional time has been considered for berthing/de-berthing time while determining the optimal capacity. At COPT, it did not envisage additional waiting time for tide hence 3 hours additional was considered by the port as against 6 hours at KOPT. Based on the explanation furnished by the NMPT and recognising that it is in line with the approach adopted in the COPT and KOPT upfront tariff cases referred above, the ship day output of 32,565 T/day for coal terminal as considered by the NMPT is considered.

- (c) As stated earlier, the NMPT has envisaged Coal handling to the tune of around 92.5% and other cargo at 7.5% at the proposed facility. However, while assessing the optimal quay capacity the NMPT has considered the percentage share of coal at 75% and other cargo at 25%. When pointed out the mismatch in the percentage share of coal and other cargo in the optimal quay capacity calculation, the NMPT has clarified that the productivity of coal is 35000 T/day which is four times more than the productivity of other cargo considered at 8000 T/day. Hence, capturing the effect of the time taken to handle coal and other cargo, the percentage share of coal and other cargo is considered at 75% and 25% in the optimal quay capacity calculation. The percentage share of coal and other cargo considered by the NMPT is relied upon in this analysis.
 - (d) Considering the ship day output of coal unloading terminal at 32565 tonnes per day, percentage share of coal at 75% and at 70% utilisation, the optimal quay capacity for coal is assessed at 62,40,194 Tonne [i.e. 6.24 Million Tonnes Per Annum (MTPA)] by the port. In our analysis, adopting the parameters considered by NMPT optimal quay capacity works out to 62,40,268 Tonne/annum (i.e. 6.24 MTPA). This marginally varies from the optimal quay capacity assessed by the NMPT in view of arithmetical accuracy.
- (ii) Other cargo:
- (a) The average parcel size of vessels carrying other cargo considered by the NMPT at 27000 tonnes which is relied upon.
 - (b) The norms for ship day output prescribed in the 2008 guidelines for multipurpose cargo berth is 10,000 T/day for coal, limestone, minerals, etc. and 7500 T/day for food grains and fertilizers for parcel size of vessel

below 30,000 T. The above norms prescribed in 2008 guidelines is by use of 3 nos. of Electrical Level Luffing (ELL) cranes. As against the above handling norms, the NMPT has considered handling rate of 8000 T/day for handling other cargo viz. fertilizer, limestone, gypsum and dolomite. When NMPT was requested to reassess the optimal quay capacity for other cargo as per the handling norms prescribed, the port has clarified that since coal is proposed to be handled by mechanical means at berth no.12, it is not technically feasible to deploy 3 ELL cranes at the berth to handle other cargo. The port envisages deployment of mobile hoppers and payloaders only for unloading other cargo. Further, since fertiliser and limestone, gypsum and dolomite are proposed to be handled and considering the parcel size of vessel to be handled is below 30,000 tonnes, the port has categorically stated that 8000 T/day is the maximum productivity that is achievable and possible. For fertiliser cargo, the handling rate norm is 7,500 for parcel size below 30,000 T/day. Since other cargo proposed to be handled by NMPT includes fertiliser alongwith other cargo and for reasons cited by the NMPT, the handling rate of 8000 T/day considered by the NMPT is accepted.

- (c) Considering the average parcel size of vessel at 27,000 T/day and considering the productivity of 8,000 T/day, the NMPT has arrived at unloading time of 3.375 days. As explained earlier for assessment of optimal quay capacity for coal handling, the NMPT has considered 3 hours i.e. 0.125 days towards berthing/de-berthing which is accepted for reasons cited earlier. After capturing the impact of 0.125 days, the NMPT has arrived at the handling rate of other cargo at 7714 T/day [i.e. $8000 \text{ T/day} / (3.375 \text{ days} + 0.125 \text{ days} = 3.5 \text{ days})$]. The approach adopted by the NMPT is accepted for reasons explained in the earlier paragraphs for considering berthing/unberthing time for calculation of optimal quay capacity for coal.
- (d) For the reasons stated earlier, the percentage share of other cargo at 25% considered by the NMPT in the capacity calculation is considered in the analysis.
- (f) Considering the ship day output at 7714 tonnes percentage share of other cargo at 25%, and at 70% utilisation for 365 days, the optimal quay capacity for other cargo works out to 4,92,732 tonnes as against 4,92,750 assessed by the NMPT.
- (iii) Thus, the total quay capacity of Coal and other cargo put together works out to 67,33,000 Tonnes (62,40,268 Tonnes of coal and 4,92,732 Tonnes of other cargo) i.e. 6.73 MTPA which is considered in the analysis as against 67,32,944 (i.e. 6.73 MTPA) assessed by the NMPT.
- (b) Optimal yard capacity:
 - (i) Coal:
 - (a) The optimal yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. The NMPT has stated that the total area available is 16.01 hectares of which the back up area for Coal Storage is 15.01 hectares and 1 hectare is proposed to be used for stacking other cargo (excluding fertiliser). The NMPT has also confirmed that the proposed allotment is in line with the Land use plan of the Port. The judgment of the port for the total area requirement for handling coal and other cargo is relied upon in the analysis.
 - (b) The 2008 guidelines prescribe a norm of 70% of total area to be considered for stacking area for assessing the optimal quay capacity for a coal terminal. As against that the NMPT has considered 61.55% citing that the shape of stacking area does not allow the port to have long stockpiles. When the port was requested to apply the norm of 70% to assess the stacking area, the NMPT has clarified that the stacking area for

coal under this project is square shape which calls for multiple stockpiles of shorter lengths instead of fewer stockpiles of larger lengths. Owing to these factors the useful area is lost in providing equipment and conveyors which would otherwise be used for coal stacking. Further, the customers expected to avail this facility are fragmented. Hence, the NMPT has categorically stated that for this project 70% of the stacking area norm for stacking coal is not feasible. The deviation proposed by the NMPT from the norm is accepted solely relying on the submissions made by the NMPT in exercise of powers available to this Authority under clause 3.2. of the 2008 guidelines.

- (c) The upfront guidelines for the coal terminal prescribe the stacking factor norm at 3 tonnes per square metre. The NMPT has proposed the stacking factor at 6.44 tonnes per square metre. The APSEZL has opined that stacking factor of 6.44 T/sq. mtr. is high and is not achievable and has recommended stacking factor of 4 T/sq.mtr. APSEZL has not furnished any working in support of its suggestion to consider stacking factor of 4 T/sq.mtr. The NMPT has, however, confirmed with workings that stacking factor of 6.44 tonnes/sq.m. for coal is achievable. Thus, the stacking factor of 6.44 T/sq.mtr. as considered by the NMPT is considered for calculation of Optimal Yard Capacity. Incidentally, a stacking factor 6 tonnes per Sq. metre was considered by this Authority while fixing upfront tariff for coal terminal at VPT based on the parameters adopted by VPT.
 - (d) The upfront tariff guidelines for the coal terminal prescribe the plot turnover norm at 12. As against this norm, the NMPT has considered plot turnover norm of 15. The NMPT is of the view that the plot turnover norm prescribed in 2008 guidelines is conservative compared to the prevailing market conditions. According to NMPT, the estimated dwell time for coal is expected to be 24 days for the proposed terminal with mechanized coal handling system. The NMPT has stated that since this project considers a fully mechanized system, with coal cargo evacuated through rail will certainly reduce the dwell time, it has proposed a turnover ratio of 15 as against turnover norm of 12 prescribed in Tariff Guidelines of 2008. Based on the clarification furnished by the NMPT, the plot turnover ratio of 15 is relied upon and considered in the analysis. It is relevant to state that as rightly brought out by the NMPT this Authority has, based on the proposal of the concerned port trust, allowed the turnover parameter higher than the norm of the 2008 guidelines. This Authority has, for coal terminal at Mormugao Port Trust (MOPT) vide Order No.TAMP/23/2008-MOPT dated 7 August, 2008, considered turnover ratio of 20 and for a coal terminal at Cochin Port Trust (COPT) vide Order No.TAMP/74/2012-COPT dated 15 February, 2013 plot turnover of 24 was considered based on the proposal filed by the Port.
 - (e) The optimal yard capacity for handling coal, based on area of stack yard, the stacking factor and the turnover parameter considered as explained above and applying the formula prescribed in the upfront guidelines comes to 62,47,179 (i.e. 6.24 MTPA) as against 62,48,088 Tonnes/annum assessed by the NMPT.
- (ii) Other cargo:
- (a) The NMPT has assessed optimal yard capacity for other cargo (excluding fertiliser) at 2,26,800 tonnes/annum adopting the stacking factor of 3 Tonnes/sq.mtr. and turnover of 12 prescribed for coal terminal in 2008 guidelines. For fertiliser, the NMPT has considered the optimal yard capacity at 2,73,200 T/annum based on past experience. The 2008 guidelines do not prescribe any norm for assessing optimal yard capacity for multipurpose berth. The NMPT has not explained how the norms for assessing yard capacity prescribed for a coal terminal which is for mechanised handling is relevant for handling multipurpose cargo. As regards fertilizers, the NMPT does not envisage to provide any storage

facility in this project as this cargo is expected to avail storage facility at NMPT/private sheds. The port has also admitted that it is, therefore, not possible to assess yard capacity for fertilizer. In view of the above observations and recognising that the 2008 guidelines does not envisage assessing optimal yard capacity for multipurpose cargo berth, this Authority is not inclined to go by the optimal yard capacity for other cargo assessed by the NMPT. In any case, the optimal quay capacity is the constraint for handling of other cargo as assessed by the NMPT.

(iii)

Optimal capacity:

- (a) For coal handling, the optimal capacity is considered at 62,40,268 tonnes/annum being the lower of the optimal quay and yard capacities as against 62,40,194 tonnes/annum considered by the NMPT.
- (b) Based on the above analysis, the optimal capacity for other cargo is considered at 4,92,732 tonnes/annum as against 4,92,750 tonnes/annum considered by the NMPT at the level of the optimal quay capacity.
- (c) The aggregate optimal capacity of berth no.12 is thus 67,33,000 Tonnes (6.73 MTPA) as against 67,32,944 Tonnes (6.73 MTPA) considered by the NMPT based on the optimal quay capacity for both the cargo groups.

(vi) Capital Cost:

The capital cost for the handling activity estimated by the NMPT is `469.56 crores of which `134.00 crores is estimated towards civil works and `313.20 crores is estimated for equipment cost and `22.36 crores is miscellaneous capital cost.

(a) Civil Cost:

(i) Coal:

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works for the coal terminal and require the port to estimate civil cost. The nature of the civil works proposed to be undertaken at the facility generally adheres to normative list of items stipulated in the guidelines for the coal terminal. The NMPT has estimated the civil costs relating to handling of coal to the tune of `134.00 crores for coal handling. The estimates of pertain to civil works, structure works, civil and structural cost of conveyor, control room/substation/buildings, additional Rail siding at existing railway yard for wagon loading, stackyard boundary wall and road pavement. The NMPT has stated that capital cost related to transfer tower is included in the civil and structural works. The NMPT has not furnished any documentary evidence in support of the estimates of civil work. It has, however, clarified that the estimate of civil works are based on Detailed Project Report (DPR) of the Consultants who have expertise and the database which is updated to reflect the current market rates. The port has also confirmed that the estimates reflect the market rates as on 1 April, 2015.

The 2008 guidelines require this Authority to consider the civil cost estimates as furnished by the concerned port trust. Since the capital cost estimates for civil works are based on the DPR the same are relied upon and considered in the analysis.

(ii) Other cargo:

The port has not estimated any civil works for other cargo. Incidentally, none of the users/prospective bidders have made any adverse remarks on non-consideration of Civil work. It is noteworthy that Berth no.12 would remain primarily a mechanized coal handling berth.

(b) Equipment Cost:

(i) Coal:

- (a) For handling coal, the NMPT has envisaged the deployment of 2 nos. of 2000 TPH Grab Unloaders, 2 nos. of 4000 TPH Jetty Conveyors at Jetty and Stackyard, 4 nos. of Stackers, 3 nos. of Reclaimers, Rapid Loading System, 1 no. of Pay loader of 10T, Truck loading system and Utilities. The list of equipment proposed to be deployed at the facility is generally seen to adhere to the normative list of equipment prescribed in the guidelines for the coal terminal except for a few equipment. The list of coal handling equipment prescribed in the guidelines includes 2 numbers of reclaimers, 2 number of stackers, 3 numbers of pay loaders and dozers and electrical power and control switch gears, amongst other equipments. As against the above normative list, the proposal of the NMPT envisages 4 numbers of stackers, 3 number of reclaimers, 1 number of pay loader. Further, capital cost estimates do not include cranes-2 nos., electrical power and control switch gears, workshop equipment as prescribed in the normative list. When sought clarification for deviation from the normative list, the NMPT has clarified that the higher number of stackers and reclaimers are on account of higher (but smaller in length) number of stockpiles due to the square shape of area available behind Berth 12. The port has stated that capital costs towards electrical power and control switch gears, workshop equipments, etc. have been included in Utilities.

For the reasons cited by the NMPT and recognising that the deployment of the equipment is as per the Detailed Project Report (DPR), this Authority is inclined to consider the equipping plan as envisaged by the NMPT for handling Coal.

(ii) Other cargo:

For other cargo, the guidelines prescribe the list of equipment for multipurpose berth which includes level luffing wharf cranes, fork lift truck, pay loaders, power & lighting & communication. The cargo handling equipment considered by the NMPT, however, are only one Pay loader and one hopper. The Chettinad International Bulk Pvt. Ltd (CIBTPL) has requested to consider few additional equipment for handling other cargo. The NMPT has clarified that given the small vessel sizes (of the below 30,000 DWT), only one ship unloader will be used for cargo handling. Accordingly, one mobile hopper has been provided. Adequate number of trucks are proposed to ensure continuous movement of cargo from jetty to the storage area during vessel unloading. Given the low optimal capacity for other cargo, infrequent vessel calls and large dwell times for such cargo at the storage area, 1 pay loader has been provided for evacuation to be largely through road from the storage area. In view of the above, the NMPT has clarified that the normative list of equipments mentioned in the guidelines are not envisaged for handling of other cargo and that the equipments proposed are adequate to handle optimal capacity assessed for other cargo.

Relying on the clarification furnished by the NMPT, the equipment plan proposed for handling other cargo is considered at the level envisaged by the NMPT.

- (c) The miscellaneous capital cost is estimated at 5% on civil and equipment cost which is as per the norms prescribed in the guidelines for coal terminal as well as for the multipurpose berth.
- (vii) Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated revised capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.
- (viii) Operating Cost:
- (a) Coal:
- (i) Power cost:
- (a) The upfront guidelines for the coal terminal prescribe the norm for calculating the power cost at 1.4 units per tonne. The NMPT has

considered the power consumption of 1.4 units per tonne for coal handling which is proposed to be fully mechanized. The consumption of power at 1.4 units per tonne as per norms as prescribed in the guidelines for coal terminal is considered.

- (b) The APSEZL has pointed out that the power cost considered is for handling equipment for handling coal. It does not include power cost for general illumination of the backup area and hence has requested to consider the power consumption norm of 2.4 lakhs units/hectare as prescribed for liquid terminal for the current project. The NMPT has conceded the suggestion of the APSEZL and in the revised proposal considered power consumption of 2.4 lakhs units/hectare for 15.01 hectare for stackyard proposed for coal and also for 1 hectare of land for other cargo. As rightly stated by APSEZL, the upfront tariff guidelines for the coal and multipurpose berth do not prescribe norms towards consumption of power for illumination. Nevertheless, illumination of the yard is essential. Hence, power consumption of 2,40,000 units per hectare per annum considered by NMPT by borrowing the norm prescribed in the upfront tariff guidelines for the liquid bulk terminal is, therefore, considered in the analysis. Such an approach has been adopted in other upfront tariff cases where such cases were other than liquid cargo terminal.
- (c) The cost of power at ₹10.4 per unit is supported by documentary evidence and hence, considered in the analysis.
- (ii) As per the norms prescribed in the guidelines for coal terminal, the repairs and maintenance cost on civil work is considered at 1% on the civil cost and 7% on mechanical equipment. While calculating repairs and maintenance cost, the miscellaneous capital cost are considered as part of civil and equipment cost and instead of separately computing repairs and maintenance cost on miscellaneous capital cost by the NMPT. This is found to be in line with the approach followed in the other upfront tariff cases and hence is accepted.
- (iii) Insurance cost is estimated at 1% and other expenses are estimated at 5% of the gross fixed assets relevant for the coal handling activity, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (iv) The NMPT has computed depreciation @ 3.34% on civil cost, 10.34% on equipment as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the SLM for the relevant group of assets. Subsequently on being pointed out about the Companies Act, 2013, the NMPT has recomputed depreciation on equipment at 10% stating that it is as per the Companies Act, 2013. The NMPT has not made any modification in the depreciation of civil works.

The depreciation as per the Companies Act, 2013 for civil works is 3.17%. Depreciation on civil works is, therefore, modified in line with the depreciation rate applicable as per the Companies Act, 2013. Depreciation on Plant and Machinery as per the Companies Act, 2013 under Straight Line Method (SLM) is 6.33% for single shift. For two shift operations, the depreciation is 9.5%. The depreciation rate of 10% considered by NMPT is closer to 9.5% applicable as per the Companies Act, 2013. For the purpose of the analysis, depreciation on equipment is modified as 9.5% instead of 10% considered by the NMPT.

While calculating depreciation, the miscellaneous capital cost are considered as part of civil and equipment cost and depreciated instead of separately considering depreciation on miscellaneous capital cost by the NMPT. This is found to be in line with the approach followed in the other upfront tariff cases and hence is accepted.

- (v) (a) The guidelines for upfront tariff stipulate that lease rent for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

Licence fee for land has been estimated by the NMPT for 15.01 hectares (ha) for land to be allotted for Coal handling activity and 1 ha area for Other cargo activity aggregating to 16.01 ha.

- (b) The port has confirmed that unit rate of the license fee at `20.39/sq. mtr./month considered by it is as per the lease rent applicable for Panambur village prescribed in its Scale of Rates and after considering the applicable annual escalation factor. The license fee for land estimated by the NMPT is, therefore, considered. Apart from estimating license fee for land area, the NMPT has estimated license fee for water area of 16250 sq. mtr. and apportioned 75% thereof to coal handling activity. The unit rate of license fee for water area is considered at `10.19/sq.mtr./month being 50% of the license fee for land. The estimate of license fee for water area is thus considered as estimated by the NMPT.

(b) Other cargo:

(i) Power cost:

- (a) The norms prescribed in 2008 guidelines at 100 units/crane is for Electrical Level Luffing (ELL) crane. The NMPT has not proposed ELL cranes. The unloading of other cargo is proposed by the mechanized coal unloading equipments and hence the NMPT has proposed power consumption. The port has clarified that power requirements for grab type coal unloaders will be higher compared to Electrical Level Luffing cranes. The port has confirmed that power requirement of unloading equipment and mobile hopper together considered at 500 units/hr is based on the DPR.

In view of above clarification furnished by the NMPT and recognising that none of the users/prospective bidders have made any adverse remarks on the power consumption considered by the NMPT and recognising that it is as per the DPR, the same is considered relying on the position reported by the port.

- (b) Power consumption of general illumination considered by NMPT at 2.4 lakh units/hectare/annum for 1 hectare of land to be allotted for other cargo is considered for reasons explained in earlier paragraph.
- (c) The guidelines of 2008 prescribe a norm of 4000 hours of working in a year for estimation of power/fuel cost of equipment for multipurpose berth. The norms of 4000 hours of working is considered by this Authority for standalone equipment. For a full-fledged terminal 6132 hours of working is considered by this Authority.

It is relevant to state that in the instant case the equipment viz. mobile hopper and pay loader are proposed to handle "other cargo" whose cargo share is only 25% of the total optimal capacity. Hence, as against the prescribed norm of 4000 working hours, the NMPT has considered 1231.88 working hours for estimation of power and for fuel cost of mobile hopper, payloader and trucks. Working hours of 1231.88 is arrived by the NMPT considering the optimal capacity of other cargo for 20 hours/day [i.e. (492750/8000)* 20 hours/day.]. In our calculation, the hours per day is considered at 16.8 hours applying 70% utilisation factor on 24 working hours. The modified working hours comes to 1034.78 hours.

- (d) As stated earlier, the unit rate of power at `10.4 per unit is supported by documentary evidence and hence, considered in the analysis.

(ii) Lease of trucks:

The NMPT has proposed hire of 20 trucks on lease for handling other cargo. The 2008 guidelines do not mention about taking equipment on hire for tariff fixation on upfront basis. The 2008 guidelines prescribe normative list of equipment for capital cost to be estimated by Port Trust. Based on capital cost, operating cost, ROCE and Annual Revenue Requirement (ARR), the reference tariff is computed

for the optimal capacity. Since the approach adopted by the NMPT was not found to be in line with the 2008 guidelines, the NMPT was requested to justify with adequate reasons for deviation from the guidelines and also furnish the cost benefit analysis done by it for hire vis-à-vis purchase option of truck to arrive at this proposal of lease of trucks. The NMPT has clarified that of the total optimal capacity of 6.73 MTPA, optimal cargo capacity of other cargo is envisaged at 0.49 MTPA only. This implies average monthly handling of approximately 42000 tonnes (0.49/12) and 1 vessel call every 20 to 30 days. Further, the NMPT has viewed that the BOT operator can handle other cargo subject to priority berthing of coal vessels. The port is of the view that other cargo handling will continue only for the first few years of operations during which coal cargo ramp up will take place. Given the small and temporary nature of cargo handling of other cargo the NMPT does not envisage purchase of trucks since it will be idling for most of the time. Hence, leasing of trucks has been proposed to optimize cargo handling costs and de-risk the operations from volatility in vessel calls and revenue realization. Relying on the clarification furnished by the NMPT and recognising that even the DPR has recommended hire of trucks for this project the proposal of the port to consider hire of truck is considered in exercise of the powers conferred on this Authority under clause 3.2. of the 2008 guidelines.

The port has furnished detailed working for arriving at number of trucks which shows that 14 Nos. of trucks are required and port has estimated 6 more trucks towards break down and peak movement. The total trucks considered by the NMPT for estimation of hire charge of trucks and fuel cost comes to 20 Nos. Following the methodology given by the NMPT except for considering working hours of 16.8 hours (i.e. 24 hours * 70% utilisation) instead of 20 hours working, number of trucks comes to 16 trucks instead of 14. In our working, number of trucks is considered at 16 for estimating hire cost and for fuel consumption. For the reasons stated by the NMPT that the share of this cargo is meagre in the total optimal capacity and that it does not want the trucks to remain idle, allowance of 6 trucks additionally proposed by the port for break down and peak movement is not considered.

The NMPT has estimated unit rate of hire charge at `10,000 per truck per day stating that it is based on the hire charge for fork lift truck prescribed in the SOR the NMPT. It is relevant to state that even in the DPR the hire charges for truck is estimated at `10,000 per truck per day. The hire charge for truck considered by the NMPT is ,therefore, relied upon. Based on the above analysis, the hire charges for trucks comes to `1.02 crores as against `1.28 crores estimated by the NMPT.

(iii) Fuel costs:

- (a) The port has estimated fuel cost for 1 number of 10T Pay loader proposed for deployment in this project and for 20 trucks proposed to be taken on hire. The fuel consumption of 12 ltrs./hour per 10T payloader is found to be as per norms prescribed in the 2008 guidelines and hence is accepted.
- (b) For trucks on lease, the NMPT has considered fuel consumption of 10 ltrs./hour/truck. It is relevant to mention that there are no norms prescribed in 2008 guidelines for fuel consumption of truck. In the absence of any norms for items, recognising that the fuel consumption considered by the NMPT for trucks is based on the DPR the same is relied upon in this analysis. As stated earlier, the number of trucks considered by us is 16 instead of 20 by the NMPT.
- (c) The fuel cost for mobile hopper and trucks is estimated for 1034.78 working hours for reasons explained in earlier paragraphs as against 1231.88 working hours considered by the NMPT.
- (d) The unit rate of fuel of `52.59 per litre is supported with copies of the recent electricity bills and hence is relied upon.

(iv) No repairs and maintenance cost on civil work is estimated by NMPT as there is no civil works envisaged by the port for other cargo. As per the norms prescribed in

- the guidelines for multipurpose berth, NMPT has considered repairs and maintenance cost @ 5% on mechanical equipment.
- (v) Insurance cost is estimated at 1% and other expenses are estimated at 5% of the gross fixed assets, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
 - (vi) The rate depreciation on equipment is modified and considered at 9.5% on equipment as against 10% considered by NMPT for reasons explained earlier.
 - (vii) The lease rent for land area estimated for 1 hectare of land for other cargo following the approach adopted for license fee of land for coal is accepted. The license fee on water area of 16250 sq. mtrs. and 25% thereof apportioned to other cargo is also accepted for reasons explained earlier for coal cargo.
- (ix) The statement for fixing upfront tariff submitted by the NMPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.
- (a) Coal:
- (i) The annual revenue requirement for handling coal which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ` 179.33 crores as against ` 181.15 crores estimated by the port.
 - (ii) The 2008 guidelines prescribe norm of apportionment of ARR in the ratio of 98%, 1% and 1% towards handling charge, storage charge and miscellaneous charge. As against the above norm, the NMPT has proposed to apportion 99% of the estimated annual revenue requirement towards handling charges and 1% from storage charges. The NMPT has not proposed miscellaneous charges citing that it is difficult to list down services under miscellaneous services. This Authority has, in few other upfront tariff cases, based on the proposal of the concerned port trust allowed such deviation in the apportionment of ARR. Accordingly, ` 177.54 crores is apportioned to handling activity and ` 1.79 crores towards storage as against ` 179.34 crores and ` 1.81 crores apportioned by the NMPT for the corresponding activities.
 - (iii) Considering the revenue requirement to be realised from handling coal and the optimal capacity of the berth for coal handling, the per tonne rate for handling coal works out to `284.50 per tonne, as against `287.39 per tonne proposed by the port. The NMPT has clarified that both Coal and Other Cargo proposed to be handled are entirely foreign. Since the entire cargo is envisaged to be foreign cargo, the NMPT has not proposed any percentage share of coastal cargo for determining the rate for handling charges. Concessional rates for coastal cargo other than thermal coal (which is not eligible for coastal concession) is prescribed to comply with the Government guidelines though it does not have any impact on the revenue realization.
 - (iv) The port has considered 25% of the coal cargo will attract storage charge beyond the proposed free period of 25 days. The port has proposed differential rates for different slabs for storage of coal and has furnished detailed workings thereof. Following the approach adopted by the NMPT, the storage charge for the first slab of 5 days after the expiry of free days is calculated at `1.07 per tonne per day, `1.61/tonne/day for the second slab and ` 2.14/tonne/day for the third slab.
- (b) Other cargo:
- (i) The annual revenue requirement for handling other cargo which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at `3.78 crores as against `4.25 crores estimated by the port.
 - (ii) The NMPT has proposed to apportion 95% of the estimated revenue requirement towards handling charges and 5% from storage charges as against apportionment

norm of 90%, 5% and 5% from handling charges, storage charges and miscellaneous charge respectively prescribed in the guidelines for multipurpose cargo berth. For reasons cited by the NMPT for not proposing miscellaneous charge as brought out earlier, the ratio of apportionment of ARR by the NMPT is accepted. Accordingly, `3.58 crores is apportioned to cargo handling activity and `0.19 crores to storage activity.

- (iii) Considering the revenue requirement to be realised from handling other cargo and the capacity of other cargo, the per tonne rate for handling other cargo works out to `72.64/tonne as against `82.13 per tonne proposed by the port. The port has stated that the entire cargo is envisaged to be foreign cargo hence the NMPT has not proposed any percentage share of coastal cargo for determining the rate for handling charges. Concessional rates for coastal cargo is prescribed to comply with the Government guidelines though it does not have any impact on the revenue realization.
- (iv) The port has considered 100% of the other cargo will attract storage charge beyond the proposed free period of 5 days. The port has proposed differential rates for different slabs for storage of other cargo viz. gypsum, dolomite and limestone and has furnished detailed workings thereof. Following the approach adopted by the NMPT, the storage charge for the first slab of 5 days after the expiry of free days is calculated at `0.78 per tonne per day, `1.17/tonne/day for the second slab and `1.56/tonne/day for the third slab.
- (v) The NMPT has proposed the suitable conditionalities listing out the services included in composite handling charge which are incorporated in the Scale of Rates as proposed by the port.
- (vi) As stated earlier, the berth is constructed by the NMPT. This project does not envisage the BOT operator to construct the berth. Hence, no berth hire charges have been proposed by the Port.
- (vii) In the proposed upfront schedule, the NMPT has proposed penal interest on delayed payment/refunds at 16.75% p.a. It is relevant to state that the PPP project is for long horizon of 30 years. Hence, instead of prescribing specific penal rate of interest for delayed payments by the users or for delayed refund by the operator, the proposed note is partially modified to state that the penal interest will be levied at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India. This is in line with the prescription in other upfront and reference tariff cases.
- (viii) In the proposed tariff schedule, the NMPT has proposed some conditionalities like conditionalities governing rounding off the bills, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates, non-levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal etc., which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates.
- (ix) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standards. It may be relevant to mention that a letter has been addressed to the Ministry of Shipping requesting to advise all the Major Port Trusts to propose reasonable and achievable Performance Standards which should not be lower than the output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation of the PPP project.

The NMPT has proposed for performance standards in terms of Gross Berth Output amongst other performance standards. The Performance Standards proposed in terms of Gross Berth Output is 35000 T/day for thermal coal and for other coal it is 8000 T/day based on the handling rate considered by the NMPT. The Performance Standards proposed by the port are based on the handling rate for these cargo

groups considered by the NMPT before considering the adjustment done by it for berthing/de-berthing time. Apart from this performance standard, the NMPT has proposed performance standards for transit storage dwell time of cargo and turnaround time for receipt/delivery operations. The performance standards as proposed by the NMPT are notified along with the reference tariff schedule as required by the tariff guidelines of 2013.

12.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2015 as reported by the NMPT, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2015. The NMPT has also proposed 1 January 2015 as the base WPI for such automatic adjustment every year, which is approved.

12.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

12.3. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

12.4. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - II** and the Performance Standards for handling coal and other cargo at the New Mangalore Port Trust is attached as **Annex - III**.

12.5. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for providing equipments for handling of bulk cargo at the berth No. 12 at NMPT.

12.6. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the NMPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

13.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

13.2. The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

13.3. On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

13.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

13.5. After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

13.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

13.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

13.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

13.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

13.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

13.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/15/306]

Annex-I

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR MECHANISATION OF BERTH NO.12 FOR PROVIDING EQUIPEMENTS FOR HANDLING BULK CARGO AT NEW MANGLORE PORT TRUST

(` In Crores)

Sr. No.	Particulars	Estimates by NMPT in its original proposal dated 3.8.2015	Estimates by NMPT in its final revised proposal dated 21.9.2015	As considered by TAMP
I	<u>Optimal capacity</u>			
(i)	<u>Optimal Quay Capacity</u>			
(a)	<u>Coal:</u>			
(i)	Parcel size per Panamax Vessel (in tonnes) (S1)	45,000	45,000	45,000
(ii)	Parcel size per Panamax Vessel (in tonnes) (S2)	54,000	54,000	54,000
(iii)	Parcel size per Panamax Vessel (in tonnes) (S3)	63,000	63,000	63,000
(iv)	Parcel size per Panamax Vessel (in tonnes) (S4)	72,000	72,000	72,000
(v)	Percentage share of Panamax Vessel (P1)	20.00%	20.00%	20.00%
(vi)	Percentage share of Panamax Vessel (P2)	30.00%	30.00%	30.00%
(vii)	Percentage share of Panamax Vessel (P3)	30.00%	30.00%	30.00%

(viii)	Percentage share of Panamax Vessel (P4)	20.00%	20.00%	20.00%
(ix)	Average cargo capacity of the Vessel (S1 * P1) + (S2 * P2) + (S3 * P3) + (S4 * P4)	58,500	58,500	58,500
(x)	Unloading rate (as per norms) (Tonnes/day)	35,000	35,000	35,000
(xi)	Average loading/ unloading time for a vessel (no. of days) ((ix)/(x))	1.6714	1.6714	1.6714
(xii)	Berthing/ De-berthing time (no. of days)	0.1250	0.1250	0.1250
(xiii)	Turnaround time (no. of days)	1.7964	1.7964	1.7964
(xiv)	Unloading rate considered in the optimal quay capacity calculation (Tonnes/day) ((ix)/(xiii))	32,565	32,565	32,565
(xv)	Optimal Quay Capacity of coal (Unloading rate per day * 365 days * 70% * 75% share of coal) (A)	62,40,194	62,40,194	62,40,268
		(32,565 / day * 365 days * 70% * 75%)	(32,565 / day * 365 days * 70% * 75%)	(32,565 / day * 365 days * 70% * 75%)
(b)	<u>Other Cargo:</u>			
(i)	Parcel size per Vessel (in tonnes) (S1)	27,000	27,000	27,000
(ii)	Unloading rate (Tonnes/day)	8,000	8,000	8,000
(iii)	Average loading/ unloading time for a vessel (no. of days) ((i)/(ii))	3.375	3.375	3.375
(iv)	Berthing/ De-berthing time (no. of days)	0.125	0.125	0.125
(v)	Turnaround time (no. of days)	3.500	3.500	3.500
(vi)	Unloading rate considered in the optimal quay capacity calculation (Tonnes/day) ((i)/(v))	7,714	7,714	7,714
(vii)	Optimal Quay Capacity of Other Cargo (Unloading rate per day * 365 days * 70% * 25% share of Other Cargo) (B)	4,92,750	4,92,750	4,92,732
		(7,714 / day * 365days * 70% * 25%)	(7,714 / day * 365days * 70% * 25%)	(7,714 / day * 365days * 70% * 25%)
(viii)	Total optimal quay capacity (in tonnes) [(i) + (ii)]	6732944	6732944	6733000
(ii)	<u>Optimal yard capacity</u>			
(a)	<u>Coal:</u>			
(i)	Area of land available (in sq. metres) (A)	150100	150100	150100
(ii)	Perecntage of yard area to be used for stacking (Q)	61.55%	61.55%	61.55%
(iii)	Stacking factor (tonnes per sq. metre) (B)	6.44	6.44	6.44
(iv)	Turnover ratio (C)	15.00	15.00	15.00
(v)	Opimal Yard Capacity of coal (A * B * C * Q * 70%)	6248088	6248088	6247179
(b)	<u>Other Cargo:</u>			
	<u>For Limestone, Gypsum, Dolomite</u>			
(i)	Area of land available (in sq. metres) (A)	10000.00	10000.00	Not computed as no norms for assessing optimal yard capacity for multipurpose cargo are prescribed.
(ii)	Perecntage of yard area to be used for stacking (Q)	90.00%	90.00%	
(iii)	Stacking factor (tonnes per sq. metre) (B)	3	3	
(iv)	Turnover ratio (C)	12	12	
(v)	Optimal Yard Capacity of other cargo (excluding fertilizer) (A * B * C * Q * 70%)	2,26,800	2,26,800	
(vi)	Optimal Yard Capcity for fertilizer (No storage envisaged for fertilizer. No working by NMPT)	2,73,200	2,73,200	
(vii)	Total Capcity for other Cargo (a) +(b)			

		5,00,000	5,00,000	
(viii)	Total optimal yard capacity (in tonnes) [(ii) (a) + (ii) (b)]	6748088	6748088	6247179
(iii)	Total Optimal capacity of the facility (in tonnes) (lower of optimal quay capacity and optimal yard capacity)			
(a)	For Coal	62,40,194	62,40,194	62,40,268
(b)	For other cargo	4,92,750	4,92,750	4,92,732
(c)	Total Optimal capacity (in tonnes)	67,32,944	67,32,944	67,33,000
(d)	Optimal capacity of the facility (in MTPA)	6.73	6.73	6.73
	-			
II	Capital Cost			
A.	Cargo Handling Activity			
(i)	Civil Cost			
(a)	Coal			
(i)	Civil Works	2.74	2.74	2.74
(ii)	Structural Works	21.03	21.03	21.03
(iii)	Civil & structural cost of Conveyor	77.09	77.09	77.09
(iv)	Control Room/ Substation/buildings	3.30	3.30	3.30
(v)	Additional Rail siding at existing railway yard for wagon loading (1850m)	8.33	8.33	8.33
(vi)	Stockyard Boundary Wall	3.00	3.00	3.00
(vii)	Road pavement	18.52	18.52	18.52
(b)	Other Cargo :	0.00	0.00	0.00
(c)	Total Civil costs (a + b)	134.00	134.00	134.00
	-			
(ii)	Equipment Cost			
(a)	Coal			
(i)	Grab Unloaders – 2000 TPH – 2 Nos	90.00	90.00	90.00
(ii)	Jetty Conveyor (4000 TPH) – 2 Rows	12.15	12.15	12.15
(iii)	In between conveyors upto RLS (11 nos.)	37.95	37.95	37.95
(iv)	Conveyor for Stockyard (4000 TPH) – 2 Rows	40.80	40.80	40.80
(v)	Stacker Equipment (Norm - 2 stackers, Proposal-4 stackers)	48.00	48.00	48.00
(vi)	Reclaimer Equipment (Norm- 2 reclaimer, Proposal - 3 reclaimers)	39.00	39.00	39.00
(vii)	Rapid Loading system (RLS)(2000-4000TPH)	30.00	30.00	30.00
(viii)	Pay loaders- 10T - (Norm - 3 nos., Proposal - 1 no.)	0.40	0.40	0.40
(ix)	Truck loading system	3.50	3.50	3.50
(x)	Utilities	9.50	9.50	9.50
	Total equipment costs for Coal	311.30	311.30	311.30
	-			
(b)	Other Cargo			
(i)	Mobile Hopper (30 m3) - 1 no.	1.50	1.50	1.50
(ii)	Pay loaders- 4.5 cum – 1 no.	0.40	0.40	0.40
	Total equipment costs for Other cargo	1.90	1.90	1.90
	-			
(c)	Total equipment costs (a + b)	313.20	313.20	313.20
	-			
(iii)	Miscellaneous			
(a)	- 5% on Civil Cost and Equipment Cost for Coal	22.26	22.26	22.26
(b)	- 5% on Equipment Cost for Other cargo	0.10	0.10	0.10
	Total Miscellaneous cost (a + b)	22.36	22.36	22.36
	-			
(iv)	Total Capital Cost (i + ii + iii)	469.56	469.56	469.56
	-			
III	Operating Cost			
(i)	Coal:			
	(a) Power cost	9.09	9.09	9.09

		(1.4 units/tonne * 6.24MMTPA * `10.4/unit)	(1.4 units/tonne * 6.24MMTPA * `10.4/unit)	(1.4 units/tonne * 6.24MMTPA * `10.4/unit)
	(b) Power illumination cost	--	3.75	3.75
			(2.4 lakh units per annum * 15.01hectares * `10.4/unit)	(2.4 lakh units per annum * 15.01hectares * `10.4/unit)
	(b) Repair & Maintenance			
	- Civil Assets	1.34	1.34	1.41
		(1% * `134 crores)	(1% * `134 crores)	(1% * `140.71 crores including on misc. cost)
	- Mechanical & Electrical Equipment	21.79	21.79	22.88
		(7% * `311.30 crores)	(7% * `311.30 crores)	(7% * `326.87 crores including on misc. cost)
	- Miscellaneous Assets [TAMP - included in civil / mechanical cost]	--	1.11	--
			(5% * `22.26 crores)	
	(c) Insurance	4.68	4.68	4.68
		(1% * `467.57 crores)	(1% * `467.57 crores)	(1% * `467.57 crores)
	(d) Depreciation			
	- Civil Work	4.48	4.48	4.46
		(3.34% * `134 crores)	(3.34% * `134 crores)	(3.17% * `140.71 crores including on misc. cost)
	- Mechanical Work	32.19	31.13	31.05
		(10.34% * `311.30 crores)	(10% * `311.30 crores)	(9.50% * `326.87 crores including on misc. cost))
	- Miscellaneous Assets [TAMP - included in civil / mechanical cost]	1.83	1.78	--
		((3.34% * 5% * `134 crores) + (10.34% * 5% * `311.30 crores))	((3.34% * 5% * `134 crores) + (10.34% * 5% * `311.30 crores))	
	(e) License Fee			
	Land Area	3.67	3.67	3.67
		(15.01hectare * ` 20.39/sq.m/month *12m)	(15.01hectare * ` 20.39/sq.m/month *12m)	(15.01hectare * ` 20.39/sq.m/month *12m)
	Water Front	0.01	0.15	0.15
		(8125sq.m* ` 10.19/sq.m/month *12m *75%)	(16250sq.m* ` 10.19/sq.m/month *12m *75%)	(16250sq.m* ` 10.19/sq.m/month *12m *75%)
	(f) Other Expenses towards salaries and overheads	23.38	23.38	23.38
		(5% * `467.57 crores)	(5% * `467.57 crores)	(5% * `467.57 crores)
	Operating Cost for Coal	102.45	106.34	104.52
(ii)	Other Cargo:			

	(a) Power cost	0.42	0.64	0.54
		(100 units / hr * 10.4 ` / unit * 4000 hrs)	(500 units / hr * 10.4 ` / unit * 1231.88 hrs#)	(500 units / hr * 10.4 ` / unit * 1034.78 hrs#)
	(b) Power General illumination cost	--	0.25	0.25
			(2.4 lakh units per annum * 1hactares * `10.4/unit)	(2.4 lakh units per annum * 1hactares * `10.4/unit)
	(b) Fuel Cost			
	- Trucks	0.97	0.97	0.87
		(` 52.59/ ltr * 10 lts / hr * 15 hr / day * 20 trucks *1231.88 hrs /20 hrs/day)	(` 52.59/ ltr * 10 lts / hr * 15 hr / day * 20 trucks *1231.88 hrs /20 hrs/day)	(` 52.59/ ltr * 10 lts / hr * 16.8 hr / day * 16 trucks *1034.78 hrs / 16.8 hrs/day **)
	- Pay loader	--	0.08	0.07
			(` 52.59/ ltr * 12 lts / hr *1231.88 hrs)	(` 52.59/ ltr * 12 lts / hr * *1034.78hrs)
	(c) Lease Cost for 20 nos trucks of capacity 15 tonnes [TAMP - 16 Trucks]	1.28	1.28	1.02
		(` 10000/day/ truck * 3.5 days * 20 trucks *18.25 vessel call)	(` 10000/day/ truck * 3.5 days * 20 trucks *18.25 vessel call)	(` 10000/day/ truck * 3.5 days * 16trucks *18.25 vessel call)
	(d) Repair & Maintenance			
	- Civil Assets	--	--	--
	- Mechanical & Electrical Equipment	0.10	0.10	0.10
		(5% * `1.90 crores)	(5% * `1.90 crores)	(5% * `2 crores including on misc. cost)
	(d) Insurance	0.02	0.02	0.02
		(1% * `2 crores)	(1% * `2 crores)	(1% * `2 crores)
	(e) Depreciation			
	- Civil Work	--	--	--
	- Mechanical equipment	0.20	0.19	0.19
		(10.34% * `1.90 crores)	(10% * `1.90 crores)	(9.50% * `2 crores including on misc. cost)
	- Miscellaneous Assets [TAMP - included in civil / mechanical cost]	0.01	0.01	--
		[(3.34% * `0.00crores) + (10.34% * `0.10 crores)]	[(3.34% * `0.00crores) + (10% * `0.10 crores)]	
	(f) License Fee			
	Land Area	0.24	0.24	0.24
		(1ha/ ` 20.39 /sq.m	(1ha/ ` 20.39 /sq.m	(1ha/ ` 20.39

		/month *12m)	/month *12m)	/sq.m /month *12m)
	Water Front	0.002	0.05	0.05
		--	(16250sq.m/ ` 10.19 /sq.m /month *12m *25%)	(16250sq.m/ ` 10.19 /sq.m /month *12m *25%)
	(g) Other Expenses towards salaries and overheads	0.10	0.10	0.10
		(5% * ` 2 crores)	(5% * ` 2 crores)	(5% * ` 2 crores)
	Operating Cost for Other Cargo	3.33	3.93	3.45
(iii)	Total Operating cost	105.78	110.27	107.97
IV	<u>Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity</u>			
A.	<u>Coal</u>			
(i)	<u>Estimated Revenue Requirement</u>			
	(a) Total Operating Cost	102.45	106.34	104.52
	(b) Return on capital Employed @ 16%	74.81	74.81	74.81
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	177.26	181.15	179.33
B.	<u>Other Cargo</u>			
(i)	<u>Estimated Revenue Requirement</u>			
	(a) Total Operating Cost	3.33	3.93	3.45
	(b) Return on capital Employed @ 16%	0.32	0.32	0.32
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	3.65	4.25	3.78
A.	<u>Coal</u>			
(i)	<u>Apportionment of Revenue Requirement</u>			
	(a) Cargo Handling Charges (99% of ARR)	175.49	179.34	177.54
	(b) Storage Charges (1% of ARR)	1.77	1.81	1.79
	(c) Miscellaneous Charge (0% of ARR)	0.00	0.00	0.00
	(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity	177.26	181.15	179.33
B.	<u>Other Cargo</u>			
(i)	<u>Apportionment of Revenue Requirement</u>			
	(a) Cargo Handling Charges (95% of ARR)	3.47	4.05	3.58
	(b) Storage Charges (5% of ARR)	0.18	0.21	0.19
	(c) Miscellaneous Charge (0% of ARR)	0.00	0.00	0.00
	(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity	3.65	4.26	3.78
A.	<u>Coal</u>			
(i)	<u>Cargo Handling charge</u>			
	(a) Cargo Handling Charge			
	- Revenue Requirement (` in crores)	175.49	179.34	177.54
	- Capacity (Million Metric Tonnes per annum)	6.24	6.24	6.24
	- Per Tonne rate for handling of cargo	281.24	287.39	284.50
	(b) Storage Charge			
	- Revenue Requirement (` in crores)	1.77	1.81	1.79
	- % of Cargo to attract storage charge	25.00%	25.00%	25.00%
	- Capacity of cargo to attract storage charge (million metric tonnes)	1.56	1.56	1.56
	(i) Storage Charge (beyond the free period)(` /tonne / day)			
	-Free period	25 days	25 days	25 days

	-First five days	1.06	1.09	1.07
	-6th day to 10th day	1.59	1.63	1.61
	-11th day onwards	2.12	2.17	2.14
B.	Other Cargo			
(i)	Cargo Handling charge			
	(a) Cargo Handling Charge			
	- Revenue Requirement (` in crores)	3.47	4.05	3.58
	- Capacity (Million Metric Tonnes per annum)	0.49	0.49	0.49
	- Per Tonne rate for handling of cargo	70.41	82.13	72.64
	(b) Storage Charge (other than fertilizer cargo)			
	- Revenue Requirement (` in crores)	0.18	0.21	0.19
	- % of Cargo to attract storage charge	100.00%	100.00%	100.00%
	- Capacity of cargo to attract storage charge (considered by NMPT in storage calculation) (in tonnes)	226800.00	226800.00	226800.00
	(i) Storage Charge (beyond the free period) (` /tonne / day)			
	-Free period	5 days	5 days	5 days
	-First five days	0.75	0.88	0.78
	-6th day to 10th day	1.13	1.31	1.17
	-11th day onwards	1.50	1.75	1.56

Note:

NMPT: Total Hours required for other cargo arrived on Optimal capacity of other cargo / handling rate * 20 hrs/ day i.e. 492,750 / 8000TPD * 20 hrs = 1231.88
TAMP: 492,750 / 8000 TPD * 16.8 hrs = 1034.78 hrs

** Working for No. of trucks :

Sr. No.	Particulars	Unit	As given by NMPT	As considered by TAMP
(i)	Per day cargo evacuation requirement	TPD	8000.00	8000.00
(ii)	Carrying Capacity of 1 Truck	ton	15.00	15.00
(iii)	Total Truck trips per day ((i) / (ii))	trips / day	533.33	533.33
(iv)	Time taken to load one truck	min	2.00	2.00
(v)	Transit time (assuming lead distance of 2.5 km)	min	28.00	28.00
(vi)	Total Time ((iv) + (v))	Hrs	0.50	0.50
(vii)	Number of trucks required [NMPT- (iii) / 20 hrs / day / 2 trip /hr] [TAMP - (iii) / 16.8 hrs / day / 2 trip /hr]	nos.	14.00	16.00
(viii)	Allowance for break down and peak movement	nos. of trucks	6.00	--
(ix)	Total No of Trucks	nos.	20.00	16.00

Calculation for storage charge as furnished by NMPT

Workings to arrive at the per tonne per day storage charge for Coal and Other Cargo:				
(a)	Coal			
	Total optimal capacity of coal (in tonnes)	6240194		
		Free days	1st slab	2nd slab
	No. of days under each slab	5	5	3
	Percentage of Cargo falling under each slab	75%	10%	10%
	Cargo falling under each slab	4680145	624019	312010
	Cargo falling under each slab with cumulative effect	1560048	936029	312010
	Let Storage charge per tonne per day in first slab be x	0.00	x	1.5x
	Revenue Requirement (Rs.)		18114788.12	
	Sum of x		16692518.51	x
	Rate of storage per tonne per day		1.09	1.63
(b)	Other Cargo			
	Total optimal capacity of Other Cargo (in tonnes)	226800		
		Free days	1st slab	2nd slab

No. of days under each slab		5	5	3
Percentage of Cargo falling under each slab	0%	40%	40%	20%
Cargo falling under each slab	0	90720	90720	45360
Cargo falling under each slab with cumulative effect		226800	136080	45360
Let Storage charge per tonne per day in first slab be x	0.00	x	1.5x	2x
Revenue Requirement (Rs.)		2124842.27		
Sum of x		2426760.00		
Rate of storage per tonne per day		0.88	1.31	1.75

Calculation for storage charge as considered by TAMP

Workings to arrive at the per tonne per day storage charge for Coal and Other Cargo:				
(a) Coal				
Total optimal capacity of coal (in tonnes)	6240268			
	Free days	1st slab	2nd slab	3rd slab
No. of days under each slab		5	5	3
Percentage of Cargo falling under each slab	75%	10%	10%	5%
Cargo falling under each slab	4680201	624027	624027	312013
Cargo falling under each slab with cumulative effect		1560067	936040	312013
Let Storage charge per tonne per day in first slab be x	0.00	x	1.5x	2x
Revenue Requirement (Rs.)		17933101.69		
Sum of x		16692717.23		
Rate of storage per tonne per day		1.07	1.61	2.15
(b) Other Cargo				
Total optimal capacity of Other Cargo (in tonnes)	226800			
	Free days	1st slab	2nd slab	3rd slab
No. of days under each slab		5	5	3
Percentage of Cargo falling under each slab	0%	40%	40%	20%
Cargo falling under each slab	0	90720	90720	45360
Cargo falling under each slab with cumulative effect		226800	136080	45360
Let Storage charge per tonne per day in first slab be x	0.00	x	1.5x	2x
Revenue Requirement (Rs.)		1889112.51		
Sum of x		2426760.00		
Rate of storage per tonne per day		0.78	1.17	1.56

Annex - II**NEW MANGLORE PORT TRUST****REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR HANDLING COAL AND OTHER CARGO AT BERTH NO.12 AT
NEW MANGALORE PORT TRUST****CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1. Definitions – General**

In this Scale of Rates, unless context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) “Coastal Vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Competent Authority / Director General of Shipping.
- (ii) “Foreign - going vessel” shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii) “Per Day” shall mean per calendar day unless otherwise stated.

1.2. General Terms and Conditions:

- (i) The status of a vessel as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii) (a) The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal, POL including crude, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges.

- (b) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage.
- (c) Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iii) Interest on delayed payments/ refunds.
 - (a) The user shall pay interest at the rate of 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI), on the delayed payments of any charge under the Scale of Rates.
 - (b) Likewise, the Port Trust shall pay penal interest at the rate of 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI), on delayed refunds.
 - (c) The delay in refunds will be counted beyond twenty days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the User whichever is later.
 - (d) Delay in payments by user will be counted only 10 days after the date of raising the bills by Terminal Operator. This provision will, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.
- (iv) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (v)
 - (a) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (b) The operator may also, if he so desire, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the users in the rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates does not exceed the ceiling level.
 - (c) The operator should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further charges in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rate notified by the Authority.
- (vi) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.
- (vii) No claim for refund shall be entertained unless the amount refundable is `100/- or more. Likewise, terminal operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to the operator is less than `100/-.

2. Cargo Handling Charges

Sl. No.	Particulars	Rate in ` per metric tonne	
		Foreign	Coastal
(i)	Thermal Coal	284.50	284.50
(ii)	Other Coal	284.50	170.70
(iii)	Other Cargo (Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite)	72.64	43.58

- (i) The handling charges for coal (thermal and other coal) prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 25 days, reclaiming from stackyard and loading onto trucks/

railway wagon, sweeping of cargo on the wharf, dust suppression services and all other miscellaneous services not specifically included in SOR.

- (ii) The handling charges for other cargo (Limestone, Gypsum, Dolomite) prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days, reclaiming from stackyard and loading onto trucks, sweeping of cargo on the wharf, dust suppression services and all other miscellaneous services not specifically included in SOR.
- (iii) The handling charges for other cargo (Fertilizer) prescribed above is a charge only for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same up to the Port storage sheds. The handling charges also cover other miscellaneous services not specifically included in SOR. Storage of Fertilizer is not envisaged in this project and handling charges shall not include the charges against storage.

3. Storage Charges

The storage charge for the coal and other cargo (Limestone, Gypsum, Dolomite) stored in the yard beyond a free period (25 days for coal and 5 days for other cargo) after complete discharge of vessel's cargo, shall be as below:

Sr. No.	Description	Rate in ` per MT per Day or part thereof	
		For Coal Import	For Other Cargo Import (Limestone, Gypsum, Dolomite)
(i)	Free period	25 Days	5 Days
(ii)	First five days after expiry of free period	1.07	0.78
(iii)	6th day to 10th day after expiry of free period	1.61	1.17
(iii)	From 11 th day onwards	2.14	1.56

Notes:

- (i) (a) For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (b) Free period shall be calculated from the day following the date of complete discharge of goods from the vessel on to the berth.
- (ii) Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the Terminal Operator is not in a position to deliver the cargo when requested by the User due to reasons attributable to the Terminal operator.
- (iii) Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non- working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.

4. GENERAL NOTES:

- (i) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii) The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv) On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v) In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi) After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii) While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- (viii) From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex - III

PERFORMANCE STANDARDS

A. Gross Berth Output:

- (i) The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for Coal. In case of dry and break-bulk cargo, the capability of the terminal (mechanization, method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity.
- (ii) The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal expressed in number of working days of ships in that month at that terminal. **While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 5 (five) hours shall be subtracted from the total hours.**
- (iii) The norms for Gross Berth Output for different categories of cargo are as follows:

Cargo Category	Norms
Thermal Coal	35,000 T/day
Other Coal	35,000 T/day
Other Cargo (Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite)	8,000 T/day

B. Transit Storage Dwell Time:

Bulk Cargo:

The Transit Storage Dwell Time for coal shall be calculated, as half of average parcel size of above cargo vessels in a month divided by average disposal of cargo from the port per day as per the following methodology:

Average disposal of Cargo per day (A) = $\frac{OB + Received/Despatched}{CB}$ No. of days

OB = Opening Balance, CB = Closing Balance.

Average Parcel Sizes (B) = $\frac{P1+P2+.....+Pn}{N}$ (no. of parcels)

P1, P2 ... Pn are parcel size of each vessel in a month.

Transit Storage Time for Bulk Cargo = $0.5(B/A)$.

C. Transit Storage Dwell Time- Import:

Coal (at stackyard) 15 days on completion of vessel.

D. Turnaround Time for receipt/delivery operation:

The Turnaround Time for receipt/delivery operation shall be the sum of time taken for loading/ unloading of cargo divided by the number of trucks/trailers/rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the truck/trailer/rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trucks/ trailers/ rakes.

(i) (a) Truck (Single operation) = 10 min

(b) Truck (Double operation) = 20 min

(ii) (a) Rake (Single operation) = 4hrs

(b) Rake (Double operation) = 8 hrs
